

NEPTUNUS

MARINE

MARITIEM TIJDSCRIFT - REVUE MARITIME
Verschijnt om de vier maanden - Paraît tous les quatre mois
54e jaargang - 54e année nr 299 - 2011/1



les MMS souvenirs
et anecdotes

lichten van de Belgica

la Marine Tunisienne

De Gedooofde Lont in
de Straat van Gibraltar

be



VOORRANG AAN VREDE
PRIORITÉ À LA PAIX



"NEPTUNUS"

Maritiem tijdschrift
van de Vereniging voor Hulpbetoon
in de Marine

Revue maritime
de l'Association d'Entraide
de la Marine

54e jaargang - 54e année
nr. 299 - 2011/1



Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (3 nummers)
Abonnement annuel (3 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 17,00

Beschermend lid / Membre protecteur
€ 19,50

Weldoend lid / Membre bienfaiteur
€ 24,50

Erelid / Membre d'honneur
€ 37,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
551-2731300-43
van / de Hulpbetoon / Neptunus

Uitgever - Editeur

Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine VZW
Association d'Entraide de la Marine ASBL

BP 44, 8380 Zeebrugge

Tel. : 050/55.87.38 (iedere donderdag, chaque jeudi)

Fax: 050/55.09.15

E-mail: neptunus.marine@mil.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue

M. Hellemans

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

J.-C. Vanbostal

Lay-out

J. Leye

Fotobewerking - Traitement des photos

A. Coupé

Vertaling, verbetering - Traduction, correction

J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité

J.-C. Vanbostal

Redactieraad - Comité de rédaction:

Voorzitter - Président: J-C Liénart

L. Delprat, J-P. Hosdain, A. Jacobs, J. Leye, L. Naessens, F. Philips, H. Rogie, J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel, E. Van Haverbeke, H. Drago, J.-Y. Patris.

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.

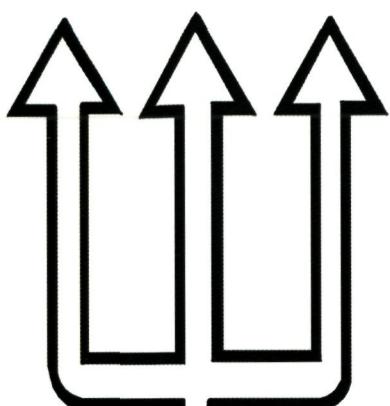
ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable

Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschstraat, 89
8310 Assebroek

Cover : © Fr. Philips F 931 Louise Marie - A'pen - 04.2008



INHOUD SOMMAIRE

nr 1 april
 avril 2011

Editoriaal / Editorial	02
Notre pays et la Mer, Ons land en de Zee	
door/par H. Rogie	03
Belgica... les chasseurs d'épaves	
par P.-Y. Rosoux	06
Lichten van de Belgica	
Fact Finding Mission 13-16/09/2010	
door D. Delbare	08
Corsaires de Flandre (II)	
par J.C. Liénart	16
Het geheimzinnig vergaan van de viermastbark Admiral Karpfanger, ons voormalig zeilopleidingsschip L'Avenir	
door R. Ghys	21
Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport (VI)	
La Première Guerre Mondiale : 1914-18	
par A. Delporte (†)	24
Inlichtingendiensten krijgen strategische prioriteit	
door H. Rogie	30
Les MMS: souvenirs et anecdotes (II)	
par R. Vachaudez	32
De Franse 'Gowind' klasse patrouilleschepen	
door C. Delgoffe	33
La Marine Tunisienne	
par M. Voss	35
Les patrouilleurs Français de la classe 'Gowind'	
par C. Delgoffe	40
Lancement de la première corvette Sigma pour la Marine du Maroc / Tewaterlating van de eerste Sigma Korvet voor Marokkaanse Marine	
par/door C. Delgoffe	42
De Gedooofde Lont in de Straat van Gibraltar	
door A. Jacobs	44
L'Assassinat de l'Amiral Darlan	
par H.P. Rogie	47
Miniship Belgium 2011	
door L. Van Cant	49
Le 'Sambre' depuis Grammont	
(Ou quatre hommes dans un bateau)	
par Georges Linet	50
Un nouveau bateau pour DAB-Vloot – Ostende	
par Fr. Philips	56
Laatste brief aan	
1e Kwartiermeester-chef (b.d.) Nadine Vansteenkiste	
door K. De Deyne	58
Vlootbezoeken	
Lijst gepensioneerden/Liste des pensionnés	61
Overlijdens - Décès	61
Leden Weldoeners / Membres bienfaiteurs	62
	64

Beste lezer en lezeres,

In nummer 3 van november beloofden wij u dat u in de loop van het eerste kwartaal 2011 het 4de nummer van 2010 zou ontvangen.

Om praktische redenen heeft de Raad van Beheer van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, echter beslist over te stappen van 4 naar 3 nummers per jaar; de jaarlijkse abonnementsprijs blijft evenwel vastgesteld op 17 €. Huidig nummer is dus het eerste van de drie die U dit jaar zal ontvangen.

De tijden veranderen en de opeenvolgende herstructureringen bij Defensie hebben voor gevolg dat de prioriteiten van de Marine en het beheer van haar personeel gewijzigd zijn. Zo zal er voortaan minder tijd besteed worden aan de boetiek en het aanmaken van uw tijdschrift met zijn meer dan 800 trouwe abonnees; twee diensten die onder de bevoegdheid vallen van de Vereniging voor Hulpbetoon.

Dat belet echter niet dat wij er ons van bewust zijn dat voor vele lezers, ex-miliciens en beroepsmilitairen, ons blad de ultieme band vormt met de Marinecomponent, de voormalige Zeemacht. Daarbij komt dat sinds het verdwijnen van de militaire bladen Vox en Direct, Neptunus voortaan dé référence is op het gebied van maritieme tijdschriften en dat dit blad later nog lang te vinden zal zijn in privé en openbare bibliotheken. Dit in tegenstelling met Internet dat geen archief kent.

Mijn dank gaat hierbij naar alle vrijwilligers die hun medewerking verlenen aan het tijdschrift evenals aan de 'boetiek' ter gelegenheid van tentoonstellingen.

In een van de volgende nummers zal, van de hand van de voorzitter van het redactiecomité, de bewogen geschiedenis verschijnen van Neptunus, waarvan het eerste nummer verscheen in 1952!

Veel leesgenot,

Jean-Claude Vanbostal
Hoofdredacteur

Cher lecteur, chère lectrice,

Dans le numéro (3) de novembre, nous vous promettons l'envoi dans le courant du premier trimestre de 2011, d'un quatrième numéro millésimé 2010.

Pour diverses raisons pratiques, le Conseil d'Administration de l'Association d'Entraide de la Marine a décidé de passer de 4 à 3 parutions par an, tout en maintenant la cotisation annuelle de € 17. Ce numéro-ci est donc le premier des trois qui vous parviendront cette année.

Les temps changent et les restructurations successives au sein de la Défense ont modifié les priorités de la Marine et la gestion de son personnel. Ainsi, moins de temps est alloué à la boutique de souvenirs et à la réalisation de votre revue qui compte plus de 800 fidèles abonnés ; deux entités gérées par l'Association d'Entraide de la Marine.

N'empêche que nous sommes conscients que pour de nombreux lecteurs, anciens miliciens et les ex-militaires de carrière, ce périodique demeure souvent le dernier lien avec la Composante Marine, l'ancienne Force Navale.

Et aussi que depuis la disparition des magazines militaires Vox et Direct, Neptunus se positionne désormais comme la référence en matière de publication maritime et que cette revue se retrouvera plus tard encore, dans les bibliothèques privées ou publiques. Contrairement à l'Internet qui ne génère pas d'archives.

Que soient donc remerciés tous les bénévoles qui œuvrent à sa parution régulière ainsi qu'à la gestion de la « boutique » lors d'expositions.

Dans une prochaine livraison sera publiée, sous la plume du président du comité de rédaction, l'histoire, mouvementée, de votre revue dont le premier numéro parut en 1952!

Bonne lecture.

Jean-Claude Vanbostal
Rédacteur en Chef



Notre pays et la Mer

Les mers et les océans couvrent plus de septante pour cent de notre planète. Près de nonante pour cent des échanges commerciaux se font de nos jours par voie maritime. Outre les ressources halieutiques, les fonds marins abritent des ressources encore inexplorées : gaz, pétrole et nodules polymétalliques.

Plus que jamais les océans sont devenus des espaces stratégiques. Les pays émergents l'ont bien compris et tous développent leur marine pour protéger leurs routes commerciales, leurs ressources et leur économie. Au cours de la Guerre Froide, notre pays en était conscient et était aidé dans cette voie par les marines de l'OTAN. Maintenant que la menace venant de l'Est a disparu et que et que les tâches de nos forces armées prennent une autre orientation, nous voyons que nos moyens maritimes ne cessent de régresser et que notre Marine se voit réduite à la portion congrue.

Pourtant, c'est le devoir de chaque pays d'exercer ses responsabilités en mer. Assurer sa souveraineté sur son espace maritime et protéger les intérêts de sa zone économique exclusive, sont des ambitions minimales en ce domaine. C'est le rôle de la marine militaire d'assumer ces responsabilités-là, mais notre pays ne se donne plus les moyens d'y contribuer efficacement.

Ons land en de Zee

Zeeën en oceanen beslaan ruim 70% van onze planeet. Circa 90% van het handelsverkeer gebeurt heden ten dage via maritieme weg. Buiten uiteraard het visbestand bevinden er zich op de zeebodem nog heel wat onontgonnen grondstoffen zoals gas, petroleum en metaalknollen.

Meer dan ooit zijn de oceanen strategische ruimtes geworden. De landen die aan de zee grenzen hebben dit goed begrepen en ontplooiden allemaal hun marine om hun handelsroutes en hun economische belangen veilig te stellen. Tijdens de Koude oorlog was ons land zich hiervan ten volle bewust en werd het hierbij geholpen door de marines van de NAVO. Nu de dreiging vanuit het Oosten verdwenen is en de opdrachten van onze krijgsmachten een andere oriëntatie krijgen, zien we dat onze maritieme middelen aan het slinken zijn en onze Marine gevoelig afgeslankt wordt.

Nochtans is het de plicht van elk land om zijn verantwoordelijkheid op te nemen wat betreft zijn soevereiniteit in zijn maritiem gebied. Ook moet het zijn belangen in zijn exclusieve maritieme zone kunnen verdedigen. Het is de taak van de militaire marine om deze minimale ambities te verwezenlijken, maar ons land gunt zich de middelen niet om dat op een optimale wijze waar te maken.



En effet, les moyens opérationnels de notre Marine ne cessent de s'amenuiser et cela se manifeste tant quant au nombre de navires, que quant aux équipages disponibles. Faute de navigateurs des unités doivent rester à quai ou être décommissionnées. D'autre part, nos chasseurs de mines et nos frégates doivent constamment être réadaptés aux exigences de la navigation électronique, car ils se font vieux.

Nos deux frégates, provenant de la Koninklijke Nederlandse Marine, sont affectées à la lutte contre le narcotrafic et la piraterie qui sévissent sur les grandes routes maritimes. Les marins belges s'y sont distingués plus d'une fois et ont fait l'admiration de leurs partenaires de l'OTAN pour leurs compétences. Mais ces frégates de la classe 'Karel Doorman' étaient destinées à opérer en mer du Nord, comme escorteurs de convois dans la lutte anti-sous-marine. Leur structure n'est donc nullement adaptée à la chasse aux pirates. Leur intervention pèse lourdement sur le budget de la Défense et un équipage d'au moins 160 hommes n'est certes pas en rapport avec la tâche qui lui est assignée.

Les autres marines de l'OTAN, opérant toutefois avec des unités plus modernes, sont elles aussi confrontées aux mêmes problèmes, mais elles sont en train de construire des patrouilleurs spécialement conçus pour

Inderdaad, de operationele middelen van onze Marine blijven maar slinken en dat uit zich zowel in het aantal schepen als in de beschikbare bemanningen. Bij gebrek aan voldoende dek- en machinepersoneel moeten eenheden aan de kade blijven of worden ze gedecommissioneerd. Anderzijds moeten onze fregatten en mijnenjagers constant aangepast worden aan de noden van de moderne elektronische oorlogsvoering, want ze worden oud.

Onze twee fregatten, afkomstig van de Nederlandse Marine, worden ingezet in de strijd tegen de narcotrafiek en de maritieme piraterij die de grote zeeroutes onveilig maken. De Belgische mariniers hebben er zich meer dan eens onderscheiden en oogstten er veel lof van hun NAVO-partners voor hun competentie. Maar deze fregatten van de Karel Doorman-klasse waren oorspronkelijk ontworpen om in de Noordzee als escorteschepen van konvooien te opereren in de onderzeebootbestrijding. Hun structuur is dan ook niet aangepast aan de jacht op piraten. Hun interventies kosten heel wat geld aan Defensie en een bemanning van 160 man staat zeker niet in verhouding tot de taak die haar aldaar aangewezen wordt.

De andere marines van de NAVO, die evenwel met moderneere eenheden opereren, worden ook met dezelfde problemen geconfronteerd, maar ze zijn nu bezig met patrouilleschepen te bouwen die speciaal ontworpen zijn voor



la lutte anti-pirates. C'est le cas des États-Unis, de la France et récemment des Pays-Bas. Notre pays devrait s'intéresser à ces initiatives et se doter de pareilles unités afin d'obtenir une performance optimale dans ce domaine. Bien qu'il soit peut-être un peu tôt pour en juger, certains signaux sont de nature à nous inquiéter au sujet des moyens financiers disponibles pour assurer cette rénovation.

Quant aux trois unités qui opèrent sous commandement national le long de nos côtes, elles sont les seules capables d'assurer la présence militaire de notre pays dans sa zone économique exclusive. Leur nombre est insuffisant pour remplir toutes les tâches qui leur incombent et c'est pourquoi la flotte de la DAB de la Région flamande doit leur porter secours et effectuer une partie de leur travail. Il y a quelques années, de nouvelles unités étaient prévues pour remplacer cette flotte vétuste. Vraisemblablement faute de moyens financiers ce projet fut hélas abandonné.

Que ce soit à proximité des côtes ou le long des grandes routes maritimes, une présence forte des États est plus nécessaire que jamais. La crédibilité de la politique maritime d'un pays repose, avant tout, sur sa capacité à exercer ses responsabilités en mer. La Belgique se donne-t-elle les moyens de cette ambition minimale ? On est en droit d'en douter, d'autant plus que notre pays n'a jamais eu une réelle vocation maritime.

'Petit pays, petit esprit' comme le prétendait un de nos souverains ? Maintenant que l'Occident se bat tant en mer que sur terre pour sauvegarder ses valeurs et sa culture, nous devrions être conscients du fait qu'il importe plus que jamais d'élargir nos horizons.

H. Rogie

de strijd tegen de maritieme piraterij. Dit is het geval met de VS, Frankrijk en recentelijk Nederland. Ons land zou zich voor die initiatieven moeten interesseren en dergelijke eenheden verwerven om optimaal te kunnen optreden op dat gebied. Maar de vraag is of de financiële middelen hiervoor beschikbaar zijn, nu onze federale regering fel zal moeten besparen.

Wat de kleinere eenheden betreft die onder nationaal commando langsheel onze kust opereren, ze zijn de enige militaire vaartuigen die in staat zijn onze belangen in 's lands exclusieve economisch zone te vrijwaren. Hun aantal is duidelijk ontoereikend en daarom moet de DAB-vloot van het Vlaams Gewest bijspringen om een deel van hun taken op zich te nemen. Enkele jaren geleden was Defensie zinnens zijn verouderde kustvloot te moderniseren maar waarschijnlijk bij gebrek aan financiële middelen werd dit project gekelderd.

Zowel in de nabijheid van de kust als langsheel de grote zeeroutes is een sterke aanwezigheid van de Staten meer dan ooit onontbeerlijk. De geloofwaardigheid van het maritiem beleid van een land berust in eerste instantie op zijn capaciteiten om zijn verantwoordelijkheden op zee te kunnen uitoefenen. Geeft ons land zich de middelen om deze minimale ambitie te verwezenlijken ? Dit valt te betwijfelen, temeer daar ons land nooit een echte maritieme visie heeft gekend.

'Petit pays, petit esprit', zoals een van onze vorsten ooit beweerde ? Nu de Westerse wereld zowel op zee als te land strijd om haar waarden en haar cultuur te vrijwaren, zouden wij meer dan ooit overtuigd moeten zijn dat het hoogtijd wordt om onze horizons te verruimen.

H. Rogie

Belgica... les chasseurs d'épaves

Le 12 septembre dernier une équipe du SEDEE s'envolait pour le nord de la Norvège. Le but de cette 'Fact Finding Mission' était, à la demande de la Belgica Society, d'effectuer une reconnaissance sur l'épave du **Belgica** et en particulier d'estimer la quantité et les sortes d'explosifs et munitions encore contenues dans l'épave.



L'équipe était composée des CPC Rosoux, OMC Zeebroek, Adj Dehon, 1MC Vandamme et 1MC Bouché. Cette année nous avions, à deux reprises, déjà essayé de rejoindre la Norvège : en mars nous avions dû, en dernière minute, faire face à l'indisponibilité du C-130 prévu et en avril, le nuage de cendres islandais nous avait forcés à remettre l'expédition. Le troisième essai fut le bon !

Comme il n'y avait pas de base militaire norvégienne dans les environs, nous avons embarqué dans le C-130 tout notre équipement, à savoir une camionnette de plongée, une embarcation pneumatique, un compresseur et notre matériel de plongée individuel... Quel déménagement pour une semaine seulement ! Après un vol de 4 heures, nous atterrissions le lundi après-midi à Evernes, au-delà du cercle polaire (tiens, est-ce que tout le monde a été baptisé?...)

Après une heure de route dans un paysage magnifique, nous arrivâmes à notre hôtel à Harstad où nous rencontrâmes Raymond,

notre officier de liaison, venu spécialement de Bergen. Le soir, première réunion de coordination avec les membres de la Belgica Society (Belges et Norvégiens) et quelques autorités locales.

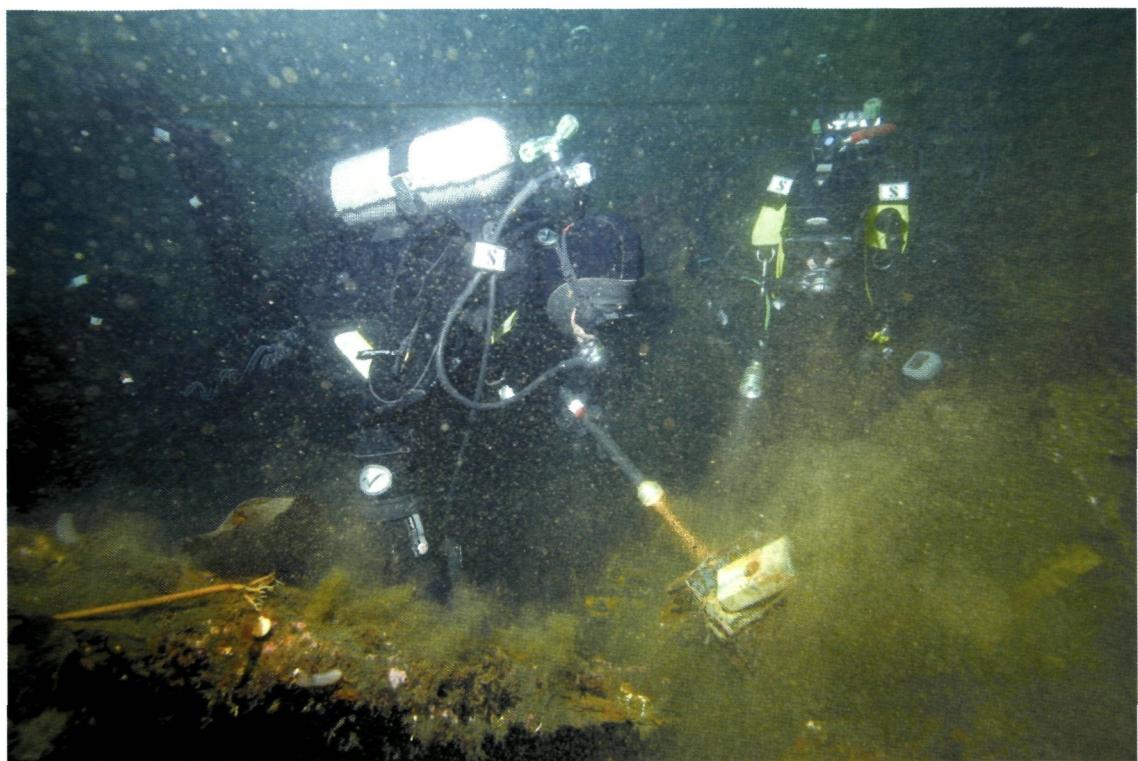
Le mardi matin nous étions tôt à l'œuvre. Le site de plongée se trouvait à quelques

kilomètres de la ville, au milieu d'un écrin de verdure. La mise à l'eau de notre embarcation nous causa quelques soucis mais une fois nos bouteilles remplies, nous n'eûmes plus qu'une idée : descendre dans les profondeurs.

Mais tout d'abord un mot d'Histoire ! Le **Belgica** est le navire avec lequel Adrien

de Gerlache a réalisé à la fin du 19ème siècle ses expéditions au pôle sud (avec Amundsen). Ensuite le navire a été vendu plusieurs fois et a aussi changé d'usage. Avant la seconde guerre mondiale le **Belgica** était devenu un navire de pêche norvégien. Au début des années quarante, le navire est saisi par les Anglais qui le transforment en plateforme de munitions. Quelques mois plus tard le **Belgica** (alors qu'il était remorqué) coulera près de Harstad. Les conditions du naufrage ne sont à ce jour toujours pas clarifiées. Aujourd'hui la Belgica Society voudrait renflouer l'épave, la ramener dans nos eaux et en faire un musée de l'héritage maritime en Belgique.

La première tâche était de faire une reconnaissance de l'épave, puis de la mesurer et de la photographier. Malgré une bonne visibilité, notre travail ne fut pas aisé. Une épaisse couche de boue recouvrait le navire et dès qu'on touchait quelque chose, la visibilité sous-marine était rapidement réduite à zéro. L'épave était en mauvais état mais ce n'était pas vraiment une grosse surprise



pour un navire en bois qui repose sur le fond depuis plus de 70 ans...

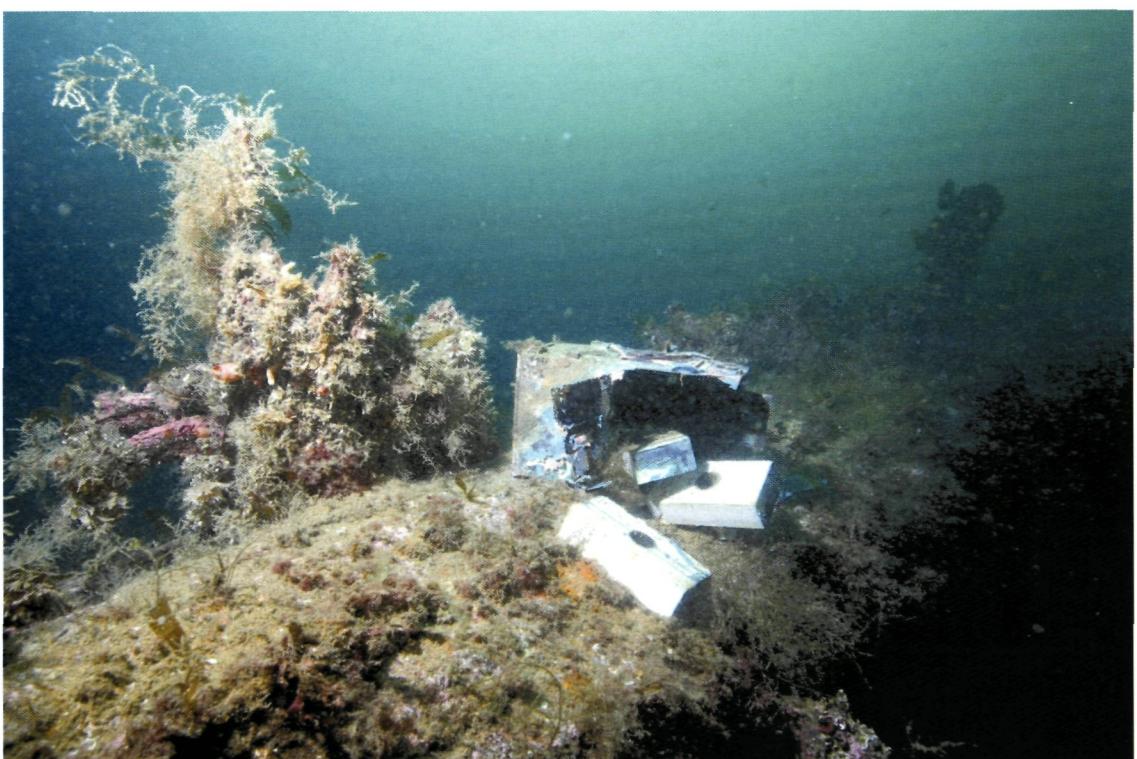
Rapidement nous trouvâmes ce que nous recherchions, à savoir les explosifs. Différentes sortes sont présentes partout et en grande quantité: 'Gun cotton', boosters et de la dynamite. Le pont principal était complètement effondré, ce qui nous ne facilitait pas la besogne. Sous les morceaux de bois et sous la vase, au toucher, nous dégageâmes des caisses remplies d'explosifs...

Trois fois par jour nous plongeâmes sur l'épave pour ramener autant d'informations que possible en Belgique. Il est difficile de se livrer à une estimation précise de la quantité d'explosifs mais il s'agit en tout cas de dizaines de tonnes!

Maintenant la Belgica Society sait à quoi s'attendre! Deux options sont possibles, ou bien nettoyer l'épave de ses explosifs par le biais de plongeurs ou bien renflouer l'épave et faire le tri en surface... mais cela c'est une autre histoire!

Enfin, je voudrais signaler que nous avons été photographiés et filmés pendant cette mission. Aquacam est une firme belge spécialisée en images sous-marines qui suit pas à pas le projet Belgica. Nous la remercions pour ses magnifiques images!

Capitaine de corvette Pierre-Yves Rosoux



Lichten van de Belgica

Fact Finding Mission 13-16/09/2010



Fotorapport Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek

Doe¹

Het doel van deze reis was het nagaan van de conditie van het wrak en de veranderingen die hebben plaatsgenomen in anderhalf jaar (na het vorige bezoek van Belgische delegatie/duikteam), evenals het inschatten van de aard en hoeveelheid springstof aan boord van de **Belgica**. Het eerste deel van de missie bestond in het nemen van beeldmateriaal van de plaats waar bepaalde voorwerpen zich bevonden, evenals de impact aantonen van houtborende organismen, zoals schelpdieren, wormen en kreeftachtigen. Daarnaast werden zowel onder- als bovenwater opnames gemaakt voor de documentaire rond het lichten van de **Belgica**. Het tweede deel bestond uit het inschatten van de aard en de hoeveelheid springstof aan boord van de Belgica.

Inleiding

Om een inzicht te krijgen in de bouw en de huidige conditie van het wrak is het noodzakelijk de geschiedenis van het wrak te kennen, teneinde een zicht te krijgen op de specifieke voorwerpen onderwater. Daar het schip voor verschillende doeleinden heeft gediend, is het in de loop van zijn geschiedenis verschillende malen aangepast, zodat het huidige bouwplan niet meer volledig overeenkomt met de huidige staat van het wrak. Hieronder een korte samenvatting aan de hand van een fotorapport over de huidige toestand van het wrak van de **Belgica**.

De **Belgica**, onder leiding van Adrien de Gerlache de Gomery, is het eerste schip dat op Antarctica heeft overwinterd. Tijdens deze periode werden belangrijke wetenschappelijke gegevens verzameld. De **Belgica** (bouwjaar 1884) was een dertig meter lange driemaster, die origineel gebouwd werd voor de zeehondenjacht (onder de naam **Patria**). Doordat het schip moest opereren in gebieden met pakjs en ijsschotsen, werd het dubbelwandig gebouwd, waarbij de buitenste wand de druk van het ijs moest opvan-

gen. Daarnaast werd de boeg voorzien van een extra bescherming tegen het schuren van de ijsschotsen. Het schip was dus uitstekend uitgerust voor poolexpedities. Op 16 augustus 1897 vertrok de **Belgica** onder grote belangstelling uit de haven van Antwerpen, met aan boord een zorgvuldig uitgekozen bemanning, onder wie verschillende wetenschappers (o.m. Roald Amundsen, de latere ontdekker van de Zuidpool, en Frederick Cook). Deze expeditie naar Antarctica was dan ook de allereerste met een zuiver wetenschappelijk doel, nl. het verzamelen van zoveel mogelijk informatie over het Zuidpoolgebied. Na de succesvolle reis naar Antarctica heeft het schip onder leiding van de Gerlache nog drie wetenschappelijke reizen gemaakt naar het Noordpoolgebied. Daarna werd het verkocht aan de Noorse kolencompagnie SNSK en werd het onder de naam **Isfjord** ingezet voor het transport van kolen en andere goederen tussen Svalbard en het noorden van Noorwegen. Daarna werd het schip grotendeels ontmanteld en in delen verkocht. De romp en de stoommachine werden verkocht aan Christian Holst. Hij veranderde de naam terug naar **Belgica** en gebruikte het schip als visverwerkingschip. Eind jaren '30 werd de **Belgica** verder ontmanteld. De boegspriet en de stoommachine werden verwijderd en ze kreeg een kleine stoomketel voor het aandrijven van de verschillende windassen. Ze werd gebruikt als kolenhulk. In 1940 werd de **Belgica** uiteindelijk gebruikt door de Engelsen als munitiedepot. Het schip zonk in Brurvik cove, nabij Harstad in 1940, na een luchtaanval van de Duitse Luftwaffe. Het werd niet direct geraakt, maar het zonk door lekken in de romp, ontstaan door de schokgolf van het bombardement.

Positie : N 68° 47' 1" (N 68° 47', 740)

E 016° 31' 29" (E 016° 35', 643)



Programma

De werkzaamheden werden gevolgd door een aantal Belgische (Willy Versluys, voorzitter) en Noorse leden van het **Belgica Genoot-**

schap (Kjell Kjær, Christian Holst & Ernst Horsevik), leden van de Dienst voor Opruiming en Vernietiging van Ontploffingstuigen (DOVO), video- en fotografen van Aquacam (maken van een documentaire) en ondergetekende (wetenschappelijk duiker-onderwaterfotograaf) van het ILVO.

Dag 1: Doorreis naar Harstad en vergadering met alle genodigden. Deze vergadering was noodzakelijk om de logistiek gedurende de werkzaamheden op punt te stellen, evenals een brief voor de samenwerking tussen DOVO, de filmmakers en de wetenschappelijke duiker (0826).



Foto 0826

Dag 2: Klaarmaken van het duik- en beeldopnamematerieel, evenals het klaarmaken van de zodiac en het blazen van de duikflessen (DOVO). Daarna werd het wrak volledig gefotografeerd. Een referentiekader werd aangelegd door DOVO voor het inschatten van de hoeveelheid springstof. Staalname van schietkatoen (cellulosenitraat) voor het bepalen van de hoeveelheid per box als de kwaliteit/stabiliteit. De werkzaamheden van de foto- en videografen werden verricht 's morgens vanaf de **Astrid** en 's namiddags vanaf een zeiljacht. 's Avonds vond een debriefing plaats.

Dag 3: Bepalen van de hoogte van het wrak. Het wrak werd na de verkoop aan Noorwegen herhaalde malen verbouwd voor specifieke doeleinden (kolentransport, vervoer van hout, visverwerking en munitiedepot). Voor het bepalen van de hoeveelheid springstof was het noodzakelijk te weten hoeveel dekken er nog aanwezig waren in het ruim, alsook of de machinekamer nog steeds aanwezig was. De aard van de springstof werd bevonden als schietkatoen en dynamiet. Daarnaast werd een verkennende duik gemaakt naar het stalen wrak in de buurt van het wrak van de **Belgica**. 's Avonds vond een debriefing plaats. De werkzaamheden van de foto- en videografen gebeurden de ganse dag vanaf de **Astrid** (0968).



Foto 0968

Dag 4: Poging tot het binnendringen in ruimtes binnen het wrak voor het juister bepalen van de hoeveelheid springstof evenals voor het zoeken naar eventuele detonatoren (die werden vooralsnog niet gevonden). Gevolgd door een algemene debriefing en terugreis.

Resultaten van de conditie van het wrak

Voor een beschrijving van de conditie van het wrak en de gevonden voorwerpen, wordt het wrak beschreven aan de hand van fotomateriaal, startend van de boeg aan bakboordzijde naar het roer en terug naar de boeg aan stuurboordzijde. Daarna wordt een beschrijving aan de hand van fotomateriaal gegeven van de bovenkant en het ruim (inhoud) van het wrak.

Bakboord

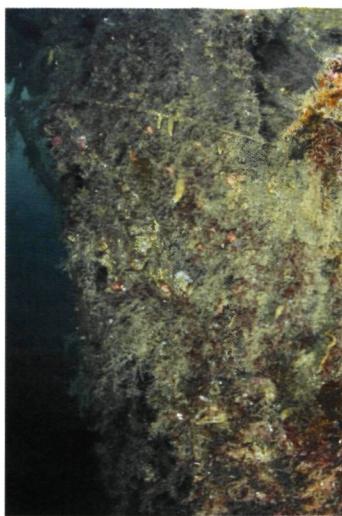
Aan de boeg werd een kleine boei vastgemaakt (bidon van 5 l.), om het wrak gemakkelijk terug te vinden.

Een deel van de boeg is weg evenals de boegspriet. Duidelijk zijn nog de drie balken te zien waaruit de voorsteven is opgebouwd. Over de boeg ligt een ketting, gemarkeerd met een plastic plaatje (5523).

<=Foto 5523

Startend aan de boeg aan bakboord zien we een fijnmazig net dat vastzit aan de boeg en





over de bakboordzijde naar beneden hangt (5519). Het is niet duidelijk of het net afkomstig is van een vissersboot, of van een viskooi voor het conditioneren van haring.

<=Foto 5519

Tussen de boeg en de metalen cabine ligt een windhopper op de bodem, juist naast het wrak (5656).



Foto 5656

Ter hoogte van de cabine is de boord van het schip zo goed als weg en is het enkel nog de dubbelwandige romp die overblijft. Dit geldt voor gans de romp van het wrak. De bovenkant van de romp is sterk gehavend en is grotendeels ontdaan van huidplanken (5483).

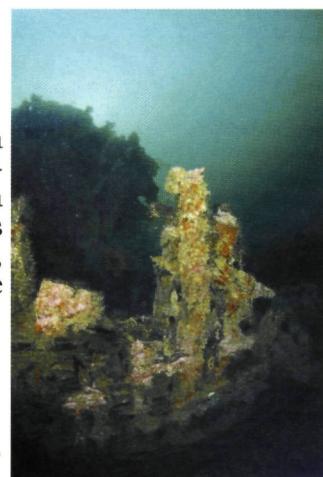


Foto 5483 =>

Hetzelfde is te zien in het midden, waarbij de bovenkant van de romp ontdaan is van de huidplanken, terwijl daaronder de

huidplanken in nog een redelijke staat verkeren (5488 & 5489).



Foto 5488



Foto 5489

Meer naar achteren toe zijn de huidplanken ook hoger bewaard gebleven (5491).



Foto 5491

Naar onderen toe zijn de huidplanken beter bewaard gebleven (5506).



<=Foto 5506

Deze foto werd genomen juist voor de spiegel van het schip en toont de aangroei van organismen

op de romp. De aangroei bestaat voornamelijk uit hydroïdpoliepen, kalkkokerwormen, mosdiertjes, zeepokken en zakpijpen (5505).



Foto 5505

Juist voor het roer aan bakboordzijde ligt de propeller (5637). Hiervan zijn één blad en de schroefmoer te zien. De propeller ligt tussen een groot aantal andere voorwerpen, waaronder de andere delen van de propeller, een kleine windas met kabel, etc. afkomstig uit of van het schip.



Foto 5637

De spiegel van het schip en het roer zijn nog goed bewaard gebleven (5499). Boven op de spiegel is duidelijk de constructie zichtbaar, waarmee het mogelijk was de propeller op en neer te bewegen.



<=Foto 5499

Stuurboord

Aan de achterkant van het wrak is nog duidelijk de propellerschacht te zien en het breukvlak van de propeller (5556). De huidplanken onderaan de

propellerschacht zijn volledig verdwenen (5552). De onderliggende balken zijn nog in redelijke staat en niet of nauwelijks aange- daan door borende organismen. Een deel van de huidplanken van het roer is verdwenen, voor de rest verkeert het in redelijke staat (5560).



<=Foto 5556

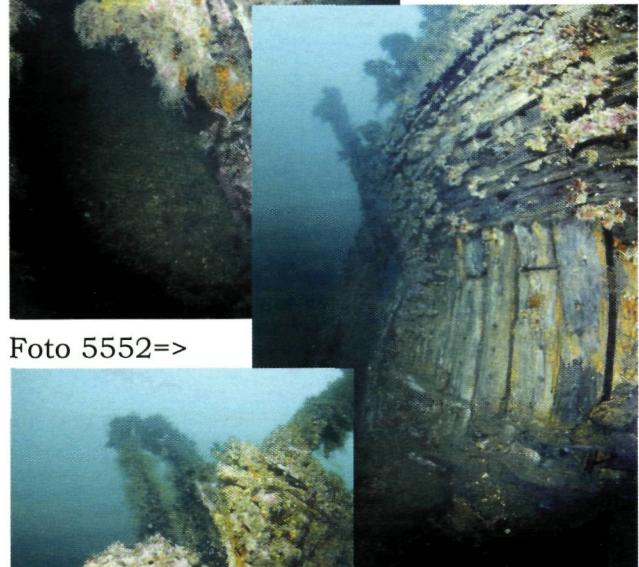


Foto 5552=>

<=Foto 5560

De huidplanken op halve hoogte in het midden van de romp zijn nog in redelijke staat (5539).



Foto 5539

Op de bodem, juist onder het wrak is er een zwarte sliblaag te zien met schimmels. Dit is het resultaat van een sterke organische afbraak door bacteriën en schimmels, waardoor de bodem zuurstofarm wordt (5543). Het organisch materiaal is afkomstig van het wrak en geeft aan dat het wrak langzaam maar zeker vernietigd wordt door de borende organismen. Mogelijk zijn deze huidplanken van een andere kwaliteit (bvb. grenen), dan de huidplanken daarboven (bvb. eiken) en werden deze als een tweede laag huidplanken aangebracht, juist ter bescherming tegen de borende organismen.



Foto 5543

Over de romp aan stuurboordzijde hangt een net (5538), dat voor een groot deel ook op de bodem ligt, transversaal op het wrak. Naast het wrak ligt een metalen koker (tweede luchthapper of schoorsteenpijp) onder het net (5692). Bij het volgen van het net weg van het wrak, worden vele kistjes schietkatoen in het net aangetroffen (5545). Het is duidelijk dat het net over het wrak werd getrokken en zo de kistjes heeft meegezogen, alsook waarschijnlijk de koker heeft afgerukt.



Foto 5538



Foto 5692



<=Foto 5545

Verder naar voren, achter het net en ter hoogte van de cabine, zijn planken van de huidplanken recentelijk losgekomen. Het feit dat tussen de plank en de romp een paal zit, waarbij deze laatste waarschijnlijk als hefboom heeft gediend, doet vermoeden dat dit opzettelijk is gebeurd, misschien met het doel in het wrak te komen of de toestand van de constructie na te gaan. Boven de huidplanken is de dubbelwandige constructie van de romp goed te herkennen. Hoewel de buitenste huidplanken hier weg zijn, zijn de binnenste planken nog aanwezig (5509 & 5541). Waarschijnlijk is dat het resultaat van anaërobe toestanden achter de huidplanken, namelijk door de opgestapelde sliblaag. Naar onderen toe zijn de huidplanken nog aanwezig, maar sterk gereduceerd door borende organismen (5533).



Foto 5509



Foto 5541=>



Foto 5533

Juist achter de boeg hangt het anker (5597) uit de ankerkluis (5599).



Foto 5597

Foto 5599

Aan stuurboordzijde is duidelijk de versterking van de boeg met metaalplaten te zien (5530). Boven de versterking is de romp sterk beschadigd (5531).

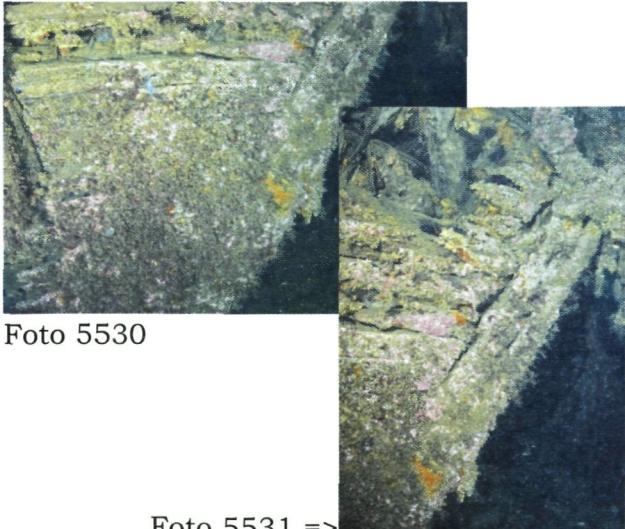


Foto 5530

Foto 5531 =>

Bovenaan

Juist achter de boeg staat een kaapstander (5708) met een kleine windas (5516). Deze diende om loodpeilingen te maken. Op de top van de kaapstander staat een indruk met de naam van de fabrikant: G. & J. Mc Onie, Makers, Greenock.



Foto 5708



<=Foto 5516

De cabine bestaat uit staal en is in redelijke staat en sterk begroeid met grootbladige bruinwieren (*Laminaria saccharina*) (5512 & 5514, 5579). In de gesloten patrijspoorten aan bakboord zit nog glas (5702). De draagpoten daarentegen vertonen kenmerken van metaalmoeheid en doorroesten. Waarschijnlijk zal de cabine onder haar eigen gewicht in het ruim vallen. Aan stuurboordzijde, ter hoogte van de deur, is een metalen ladder nog aanwezig om in het ruim te komen (5582).



Foto 5512



Foto 5579.



Foto 5514



<=Foto 5702

Het metalen kader van het luik naar het ruim hangt nog op enkele punten vast (5572).



<=Foto 5572

Juist voor de spiegel liggen een groot aantal voorwerpen (5613). Eén ervan is waarschijnlijk de telegraaf (5569). Bovenaan is ook het mechanisme duidelijk zichtbaar waarmee de propeller op en neer kon bewogen worden (5618 & 5767).

Foto 5613

=>



<=Foto 5569

Foto 5618=>



<=Foto 5767

Munitie

Gedetailleerde informatie over de aard en de hoeveelheid springstoffen aan boord van de **Belgica** zal ter beschikking gesteld worden door DOVO (5683). Het volgende is een summiere beschrijving van wat werd aangetroffen.

Foto 5683=>

Overall rond en in het ruim ligt munitie. Het springkatoen zit in koperen doosjes (5639 & 5758).



<=Foto 5639

Foto 5758



Het feit dat sommige doosjes leeg zijn, zonder slabben springkatoen in de directe omgeving, doet vermoeden dat deze werden meegenomen door duikers (5511). Wanneer deze uitkristalliseren onder droge en koude temperaturen worden ze vrij onstabiel en gevaarlijk.



Foto 5511

Achter de cabine aan stuurboordzijde werden grote hoeveelheden dynamiet teruggevonden (5742 & 5745).



Foto 5742



Foto 5745

Conclusie

Het ruim is grotendeels gevuld met slib. Hierdoor zal het noodzakelijk zijn het via een airlift te ontdoen van slib. Pas daarna zal het mogelijk zijn om de springstof te verwijderen uit het wrak. Dit dient te gebeuren onder Noors toezicht, maar kan eventueel uitgevoerd worden in samenwerking met DOVO. Het wrak is opgebouwd uit verschillende houtsoorten, vnl. de onderste helft van de romp en de versterkte boeg is nog in redelijke staat (de Belgica werd specifiek gebouwd om de druk van het ijs te weerstaan, namelijk met een dubbele wand). Doch, er is een duidelijk verval van het wrak zichtbaar; sedert 1993 zijn de dekken voor en achter quasi volledig ingestort en de anaërobe ring op de bodem rond het schip, doet het bezinken van grote hoeveelheden organische stoffen (houtresten) vermoeden.

Daan Delbare

Relevante URLs:

- <http://www.ht.no/incoming/article389419.ece>
- <http://www.ht.no/bildeserie/article389690.ece?imageIndex=0#pageTop>
- <http://www.ht.no/incoming/article389665.ece>
- <http://www.ht.no/incoming/article389708.ece>
- <http://www.belgica-genootschap.be/>
- <http://www.mefedia.com/watch/32686005>

Corsaires de Flandre (II)



C'est en ces années là (1640-1650) qu'en Angleterre une guerre civile vit la chute de la royauté et la victoire d'une opposition, à la tête de laquelle Oliver Cromwell (\leftarrow) se fit proclamer 'Lord Protecteur'. Après avoir fait décapiter le roi Charles Ier devant son propre palais,

il fit aussitôt équiper une flotte qu'il envoya en guerre contre le roi d'Espagne, qui avait accueilli avec de grands honneurs le prétendant au trône Charles II et l'avait installé à Bruges où il fut permis de lever une armée de quelque 5.000 hommes, casernés chez l'habitant contre 3 deniers de frais de compensation. Il fut aussi permis à tous les capitaines qui étaient restés fidèles à Charles II de profiter des ports de Flandre pour y liquider leurs prises de guerre au bénéfice de leur futur roi. Celui-ci, qui dans un premier temps avait trouvé refuge dans les îles de Jersey-Guernesey, propriétés de la couronne, avait envoyé ses capitaines intercepter le mail boat de Douvres à Ostende dont ils avaient saisi le courrier et des valeurs qui lui vinrent bien à point.



En guerre contre l'Espagne, l'Angleterre fit alliance avec la France de (\leftarrow) Louis XIV qui en profita pour lancer son énième campagne de Flandre, avec mission de reprendre Dunkerque, en partie pour faire plaisir à son allié anglais qui eut tant à souffrir de ces cor-

saires de Flandre qu'il appellait avec mépris des 'picarones'. Notre gouverneur-général, l'archiduc Léopold, (\Rightarrow) dégoûté et vaincu à la bataille de Lens (1648), s'en est retourné en Autriche et est rem-



placé par don Juan d'Autriche, (\leftarrow) le fils naturel du roi d'Espagne Philippe IV. Le jeune et impétueux don Juan marche contre l'armée de France commandée par Turenne et se fait battre. En conséquence il perd Gravelines et Dunkerque évidemment, mais aussi Audenarde, Menin et Ypres. Alors, cette fois épuisée pour de bon, l'Espagne demande la paix. Celle-ci fut conclue dans l'île des Faisans*, aux pieds des Pyrénées, un an plus tard au prix d'un marchandage dont la Belgique allait payer les frais (1658). L'Espagne cède à la France Landrecies, le Quesnoy, Avesnes, Mariembourg et Philippeville en Hainaut, Thionville, Montmédy et Damvillers au Luxembourg. Dunkerque eut un sort différent. Conquise elle fut cédée aux Anglais en compensation de leur alliance. Ceux-ci commencèrent à obstruer le port, à démolir ses remparts et des fortifications. Cette fois c'en est trop, tous les marins prennent la fuite ; Bruges, Ostende et Nieuport les recevront comme du pain bénit.

Notre Philippe a 24 ans. Il est marin et est embarqué depuis quatre ans déjà sur des

* = L'île des Faisans est située au milieu de la Bidassoa, fleuve qui forme en ce point la limite entre la France et l'Espagne



frégates flamandes qui guerroient en Méditerranée. Il apprend le métier tour à tour sur le **St Jacques**, le **Jésus-Marie-Anne** et sur la **Ste Thérèse**, qui font retour l'hiver à Ostende. En 1660 il épouse à Ostende Adrienne Albertijns et le jeune couple va se fixer à Bruges. La paix s'installe en Flandre et va durer huit ans. La France qui a dû évacuer Ypres, Furnes, Dixmude, Audenarde, Menin et Commines rachète Dunkerque au roi d'Angleterre qui, à la mort de Cromwell, fut remis sur le trône et qui était désespérément à court d'argent. Conscient de la valeur stratégique du port Louis XIV déplore les destructions commises par les Anglais. Alors Colbert, ministre de la Marine, et le maréchal de Vauban s'efforceront de rouvrir le port, saboté par les Anglais et où il n'y a plus que trois pieds d'eau à marée basse, à le moderniser et à le défendre de puissants remparts afin d'en faire le meilleur port français de la Manche et de la mer du Nord. Et contrairement à ce que firent les Espagnols dans nos provinces, les Français s'efforcèrent par tous les moyens de franciser leur nouvelle conquête mais cela n'alla pas sans mal car les marins flamands refusaient à la fois les modes de vie à la française, la langue des Français, leur alimentation et surtout leurs boissons, attachés qu'ils étaient à la bière du pays. Vauban qui les comprenait fort bien conjurait le roi de France et son gouvernement de ne rien changer à leur manière de s'organiser, sous peine de voir émigrer encore ceux-là qui y étaient restés. L'on sait que parmi eux la famille du bientôt célèbre Jean Bart s'y était réinstallée.

La paix revenue, Philippe van Maestricht partit au commerce et prit le commandement d'une flûte, le **St Jean**, qui appartenait aux armateurs ostendais Roger Verbeke et Lucas van der Meere. On est alors en mars 1666. Mais hélas, le roi Philippe IV décéda l'an de grâce 1665, laissant son trône à son fils Charles II. Louis XIV vit là l'occasion rêvée de s'emparer de la Belgique toute entière et la réclama comme sa part de l'héritage de sa femme, l'espagnole Marie-Thérèse, fille ainée de Philippe IV, qu'il avait obtenue en mariage par le traité des Pyrénées. Sans attendre la réponse à ses exigences, les armées de France pénétrèrent à nouveau en Flandre, en Hainaut, en Brabant, et envahirent la Franche Comté, toutes propriétés du roi d'Espagne. Philippe van Maestricht reprit alors son épée et arma en course une frégate de 40 canons,

avec laquelle il ramena sans tarder deux navires, le **Vergulde Zonne** et le **St Jan**, une ancienne prise par ailleurs. Cette brusque entrée en guerre de Louis XIV monta contre lui une coalition anglo-batave, dont fit aussitôt partie la Suède. Cette coalition imposa la paix entre la France et l'Espagne (1672).

Ces quatre années de guerre montrent à quel point d'efficacité étaient arrivés nos corsaires d'Ostende, lorsque les registres des prises nous informent qu'ils effectuèrent 35 captures de bonne prise, rien qu'entre les mois de septembre et décembre 1637. Les vigoureux capitaines de ces corsaires s'appelaient (sortons les de l'oubli, occultés qu'ils ont été par les Jean Bart, Forbin, de Brouwer et Demoer) : Jan Broucke, Jan Janssens, Caroen et Gilles Aernoudt de Nieuport, Jan Diericksen, Mattheus Schot, Michiel Mansfelt, Abraham Fast, Adriaan Verhaeghe, Matthias Gernaers de Bruges, Andries Dieriksen, Jan Peele, Berents Pauwels, Michiel Cencier, Nicholaes Clinc-kaerts, Karel Vlaembroeck, Nicholaes de Rudder, Jan van Hembden, Jan Olliviers, Philippe van Maestricht et Paschier Demoer dont nous reparlerons. Les cargaisons saisies se composaient de ballots de tabac des



Antilles, de sucre, de vin, de barils d'huile, de sel, de goudron, de laine, de poisson, de blé, de savon d'Espagne, de bois de Campêche, d'eau de vie, de verre, de barres d'argent et même de chevaux. Beau temps, mauvais temps, hiver comme été, nos corsaires étaient dehors, si bien qu'au mois de janvier 1667, mois où la tempête fit d'énormes dégâts au port d'Ostende et inonda tout l'arrière-pays, ils rentrèrent encore triomphalement avec une dizaine de prises. L'année



La Flandre anno 1645

suivante, en 1668, avant que la paix d'Aix-la-Chapelle n'entrât en vigueur, au cours d'à peine sept mois, nos corsaires ne ramènèrent pas moins de 43 prises, dont une frégate d'escorte française de 8 canons.

En 1672 on remet cela. C'est la guerre de Hollande qui durera six ans (1672-1678). C'était à nouveau Louis XIV, qui ne pouvait pardonner à la jeune et petite république batave d'avoir arrêté quatre ans plus tôt sa marche triomphale à travers nos provinces, qui remettait cela. Pour notre malheur il vécut jusqu'à l'âge de 77 ans et régna durant 62 ans, car au cours de son règne la France n'envahit pas moins de cinq fois notre pays. Cette fois, en diplomate avisé, il parvint à s'allier la Suède et l'Angleterre et à isoler la Hollande, contre laquelle il jeta une armée de 150.000 hommes, effectifs considérables pour l'époque. Mais l'armée française, arrivée aux portes d'Amsterdam, fut repoussée par le nouveau stadhouder Guillaume III, appelé au secours, qui eut recours aux moyens extrêmes ; il fit ouvrir digues et écluses, inondant le pays et l'enversisseur ne dut son salut qu'à la fuite. Les troupes françaises, malheureusement pour notre pays, se rabattirent chez nous, poursuivies par Guillaume III, aidé maintenant par les Espagnols. Mais voilà nos corsaires alliés à leurs pires ennemis. Faisant contre mauvaise fortune bon cœur, les corsaires se bousculent aux portillons et il ne fallut pas longtemps pour que l'Amirauté d'Ostende distribuât plus de 140 commissions de course. Dès la déclaration de la guerre des mesures avaient été prises pour chasser

de nos provinces tous les Français qui s'y trouvaient, interrompre tout négoce avec la France, interdire tout courrier vers une ville française ou position enlevée par la France, tout cela sous peine de mort. Les murailles, remparts et fortifications furent en hâte inspectées et réparées, puis bien garnies de défenseurs ; les navires disponibles furent armés et approvisionnés, les équipages recrutés, les premiers partis ramenant déjà des prises. L'Amirauté ne chômait guère. Le tribunal des prises, composé d'un premier juge président, de deux juges assesseurs, d'un procureur fiscal faisant fonction de ministère public et d'un grefier, siégeait sans discontinuer ; il avait en outre ses commis dans le port de Nieuport ainsi qu'un juge d'instruction en Espagne, pour les navires flamands qui y amenaient leurs prises.

Philippe van Maestricht passa en 1676 comme lieutenant à bord de la frégate de 24 canons **La Justice**, un escorte commandé par son beau-père, le capitaine Paschier Demoer, dont il avait épousé en secondes noces la fille Adrienne. L'année suivante il obtint le commandement de **la Santa Maria**, un autre escorte de 30 canons. Le 25 mars 1676 une flottille de corsaires dunkerquois, commandée par un jeune homme de 26 ans nommé Jean Bart, vint s'embusquer en grande rade d'Ostende. Il y avait là une frégate de 24 canons, le **La Palme** de Jean Bart, une frégate de 120 tx et de 18 canons, le **Louis le Grand**, capitaine Keyser, et trois barquelongues, capitaines Jacobsen, Mesmaeker et Lassie. Comme bien entendu tout ce qui se passe à Ostende se sait à Dunkerque, cette flottille attend pour surprendre le convoi de Londres, escorté par **La Justice** de Paschier Demoer de 24 canons et le **San Francisco** de 14 canons, commandé par son fils Matthieu, auquel convoi se sont joint trois bateaux de Zélande, convoyés par le zélandais **Tholen** de 18 canons, capitaine Simon Loncke. Le convoi en lui-même se composait de 7 bélandres d'Ostende et de deux de Zélande. Dès qu'ils furent en vue les Français se jetèrent avec fougue sur la frégate de Paschier Demoer, la canonnèrent à bout portant et l'abordèrent. Le combat fit rage, on s'injuria de part et d'autre en flamand, mais si Demoer parvint à rejeter ses assaillants à la mer et à se dégager, l'affaire ayant duré plus de trois heures, les deux navires furent entraînés par le vent et le courant jusque devant Nieuport. Le **San Francisco** restait donc seul avec le **Tholen**

à protéger les bélardes qui, se dispersant, essayaient à toutes voiles à se réfugier à Ostende. Mais hélas le **Louis le Grand** s'en prit au petit zélandais dont il tua le capitaine Loncke ; son second se rendit aussitôt. Les barquelongues légères et rapides s'en prirent aux bélardes, les arraisionnèrent et, y jetant quelques hommes d'armes, les dirigerent vers Dunkerque. Matthieu Demoor fils, impuissant devant ces trois guêpes et attaqué à son tour par le **Louis le Grand** se défendit vaillamment le temps qu'il fallait aux français pour se saisir de tout le convoi ; alors le **Louis le Grand** rompit le combat, hissa toutes voiles et escorta ses prises à la rencontre de **La Palme**. Rentrés triomphalement à Dunkerque, on fit grande gloire à Jean Bart à qui l'on reconnut de grandes promesses d'avenir. Cette désastreuse affaire pour nos armateurs ostendais leur coûta paraît-il plus de 600.000 florins. Elle se passa quasiment sous les remparts d'Ostende et devant leurs yeux horrifiés, impuissants à réagir. Ces pertes leur auraient certes été épargnées si la ville avait disposé de navires de garde, prêts à appareiller ou encore envoyés à la rencontre du convoi, dès que la présence de l'ennemi fut signalée. Cette négligence leur coûta cher. Mais cette perte, comme d'autres, ne fut pas comparable au million deux cent mille florins de prises que les corsaires flamands et néerlandais, pour une fois alliés dans la guerre, infligèrent ensemble à leur ennemi commun.

Cette guerre se termina en 1678 par le traité de Nimègue. Une fois de plus c'est la Belgique qui fit les frais de la défaite espagnole, perdant St Omer, Aire, Werwick, Warneton et Ypres et encore Poperinghe, Bailleul et Cassel puis en Hainaut, Valenciennes, Bouchain, Condé et Cambrai, toutes villes et contrées qui passèrent aux mains de Louis XIV, dit Louis le Grand.

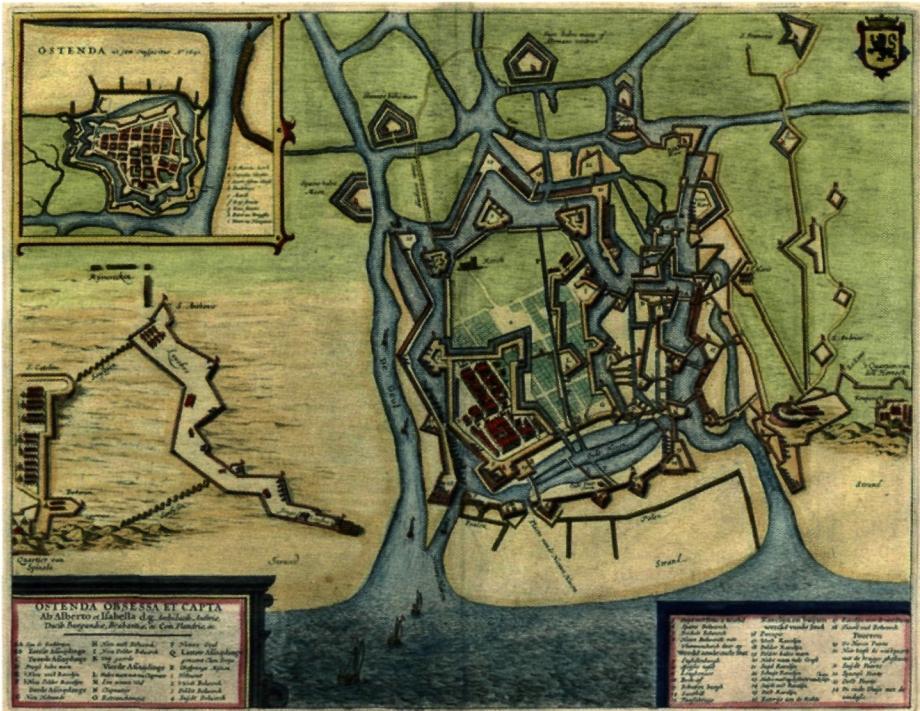
La 'der des ders' de Louis XIV

Non content d'avoir fait reculer de quelques kilomètres la frontière nord de la France, Louis XIV, sous prétexte qu'il avait également droit par traité aux dépendances des villes qui lui avaient été concédées, refusa de retirer son armée, mais au contraire, continua d'occuper le pays. Une armée de 70.000 hommes s'empara en toute

illégalité de Courtrai et de Dixmude, ravageant sciemment le pays de Flandre 'afin de ne rien laisser aux Espagnols, ni toit, ni homme, ni bête !' Devant tant de mauvaise foi et d'actes iniques, une coalition se forma pour remettre les Français à leur place. On l'appela la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). Formée à l'initiative du prince d'Orange, elle rassembla les rois d'Espagne et de Suède, plusieurs princes allemands ainsi que la Grande-Bretagne, dont le prince d'Orange avait également ceint la couronne ayant pris la place de son beau-père, le roi Jacques II. Mais cette ligue ne fut pas assez forte pour vaincre les Français. Malgré un premier succès à la bataille de Walcourt qui repoussa l'armée française, celle-ci prit sa revanche et défit les coalisés à la bataille de Fleurus (1690), s'empara de Mons (1691) puis de Namur (1692), où Louis XIV vint en personne assister au siège difficile mis par le maréchal de Vauban. La Ligue fut encore battue à Steenkerke et à Neerwinden (1693) où le prince d'Orange fut vaincu par le maréchal français François Henri de Montmorency-Bouteville, duc de Luxembourg. Celui-ci avait pris tant de drapeaux à l'ennemi au cours de cette campagne, qu'on lui donna le surnom de 'tapisseur de Notre-Dame de Paris', où les trophées furent exposés.

Sur mer c'est à nouveau la foire d'empoigne. Philippe van Maestricht, qui a maintenant 53 ans et qu'on peut à bon droit appeler 'Den Ouwe' (le Vieux), prend le commandement du **Carolus Segundus**, ou plus simplement le Charles II, une lourde frégate de

Ostende anno 1649



48 canons construite à Ostende et armée en guerre en Espagne. Outre cette frégate Ostende met encore en ligne la **Koninginne** en flamand mais **Reine d'Espagne** en français, armée également de 48 canons, capitaine Bestenbustel, le galion **Santa Maria** de 94 canons, capitaine Michiel Mansfelt, le **St Lievens** de 24 canons, capitaine Rodriguez, le **Compas** de 24 canons, capitaine Breene, le **Flandria**, capitaine Derudder, et le **Simme** (?), capitaine Lauwerijns. Ensemble ces navires formèrent la nouvelle escadre de Flandre. Outre ces bâtiments de l'État les armateurs au commerce et à la pêcherie se mettent hâtivement à armer en course. Van Maestricht réalisa un exploit inattendu en menant quelques barquelongues par le canal d'Ostende à Bruges jusqu'aux environs de Stalhille où, à coups de canon, il met en déroute un parti de Français en route pour assiéger Bruges et ravager les environs. Le 27 mai de la même année, à la tête d'une petite escadre, il ramène à Ostende cinq prises, dont il avait enlevé personnellement deux d'entre elles. On le pleura lorsqu'à l'âge de 56 ans il décéda. Il avait réalisé tant d'exploits et d'actes de bravoure qu'on le compara par ici à Jean Bart. Son fils, né de sa première épouse le 19 février 1664 à Ostende et prénommé également Philippe-François, fut marin lui aussi et, comme son père, se distingua si bien sur mer que le roi d'Espagne lui fit octroyer une médaille d'or (1690), frappée au droit du portrait de Charles II avec en exergue ces mots : 'Carolus II, D (deo) G (gratias) Hispaniarum et Indiarum Rex, Flandriae Comes' (Charles II, par la grâce de Dieu, Roi d'Espagne et des Indes, Comte de Flandres); le revers représente à l'avant-plan un panorama d'Ostende et un navire corsaire remorquant victorieusement deux navires capturés ; le tout surmonté d'un listel porté par deux anges sur lequel on peut lire 'Altijd overwinnaer en nooit overwonnen' – Philippe van Maestricht de jongere. Cet honneur ne porta pas bonheur à notre jeune capitaine de 27 ans, car aux abords de Brest, lors d'un de ses voyages vers l'Espagne, il fut assailli par sept navires français et, succombant sous le nombre, blessé, il fut, contrairement aux lois de la guerre, purement et simplement jeté par-dessus bord. Il avait épousé, à Ostende, Anne-Françoise de Schot (8 décembre 1688), fille du capitaine Frans de Schot, lui-même corsaire du Roy. Il eut d'elle un fils Philippe-Charles (20 janvier 1692) qui ne connut jamais son père ni son grand-père et eut comme parrain le sieur Josse de la Vilette, commis à sa subsistance par les autorités des États de Flandre. Si l'orphelin avait tant de sang de corsaire dans les veines, il devint néanmoins marin

à la grande aventure c.à.d. au service de la Compagnie des Indes, parce que au cours de sa jeunesse le pays tout entier, ou du moins ce qui en restait, passa sous la domination de la maison d'Autriche, qui n'eut pas à soutenir de guerre en mer. Philippe-Charles commanda au long cours de 1718 à 1723 le **Wurtemberg** pour la compagnie des Indes. À son troisième voyage, le **Wurtemberg**, devenu **Comte de Lalaing**, rentrant de Canton et du Coromandel, revint sans lui car il mourut en cours d'escale à Moka (1723). Il laissa quatre enfants en bas âge dont l'un d'eux fut capitaine de la **Jeune Marie-Thérèse**, qui battait pavillon d'Autriche. Une belle famille de marins, s'il en fût ! Ainsi c'est, comme s'il fallait le redire, dans les familles de marins que se recrutent d'autres marins et que se perpétue un métier qui n'est pas à la portée du premier venu. Cette relève familiale est importante à toute nation qui veut se faire une Marine. D'autres marins encore firent la célébrité de la ville d'Ostende et sa fortune, ainsi les Demoor dont la Force Navale naissante honora la mémoire en donnant leur nom à une de ses algériennes, dragueurs-escorteurs issus de la seconde guerre mondiale.

CPV (hre) J.C. Liénart



Het geheimzinnig vergaan van de viermastbark *Admiral Karpfanger* ons voormalig zeilopleidingsschip *L'Avenir*

Tijdens zijn terugreis van Australië in 1938 verdween de **Admiral Karpfanger**, de trots van de Duitse handelsmarine, met man en muis ter hoogte van Kaap Hoorn. De werkelijke oorzaak van de ramp was tot op heden officieel een geheim en hoe ze gebeurd is werd in de doofpot gestoken. In zijn arrest in 1939 verklaarde de Onderzoeksraad voor de Zeevaart in Bremen dat het schip zeewaardig was bij zijn vertrek uit de haven en dat de oorzaak van de verdwijning onbekend was. Maar Duitsland bevond zich kort voor het uitbreken van de oorlog op het toppunt van zijn glorie en niemand heeft het tijdens het onderzoek aangedurfd de werkelijke oorzaak van deze ramp kenbaar te maken. Een nieuw onderzoek heeft inderdaad aangetoond dat er bij zijn vertrek ernstige twijfels waren omtrent zijn zeewaardigheid om de zware stormen aan Kaap Hoorn te trotseren. Uiteindelijk wordt nu, een halve eeuw later, het geheim over de oorzaak van het vergaan van de **Admiral Karpfanger** onthuld.

Veel zeilopleidingsschepen hebben een rampzalig einde gekend

Ons eerste zeilopleidingsschip het driemastvolschip **Comte de Smet de Naeyer** verging in de Golf van Biskaje in 1906. De juiste oorzaak is nog steeds onbekend. Zijn opvolger, de **L'Avenir**, verging onder Duitse vlag onder de naam in **Admiral Karpfanger** in geheimzinnige omstandigheden in maart 1938 ter hoogte van Kaap Hoorn. Duitsland werd niet gespaard en had het verlies te betreuren van de driemastbark **Niobe** in de Baltische zee in 1932 en de viermastbark **Pamir** in 1958 tijdens een tropische cycloon op de Noord-Atlantische Oceaan. Ook Denemarken kende het verlies van de vijfmastbark **Kobenhavn** met man en muis in 1929 in de Zuid-Atlantische Oceaan. Het vergaan van een zeilopleidingsschip met jongeren aan boord is een nationale ramp. Gelukkig hebben zowel **L'Avenir** als zijn opvolger, de driemastbarkentijn **Mercator**, steeds veilig gevaren. Kapitein Remi Van de Sande was de laatste gezagvoerder van **L'Avenir**. Hij nam in 1931 het bevel over van de **Mercator** en werd in 1955 opgevolgd door ondergetekende.



De oorzaak van het vergaan van de **Admiral Karpfanger**... een tekort aan stabiliteit?

Een eerste grondig en uitgebreid onderzoek door ondergetekende omtrent de mysterieuze verdwijning van de **Admiral Karpfanger** verscheen in het tijdschrift der kapiteins 'Kaap Hoorn-vaarders' in juni 2000. Alle mogelijke oorzaken werden grondig bestudeerd. Uit die studie bleek dat bij zijn vertrek uit Port Germein (Australië) er ernstige twijfels waren omtrent de stabiliteit van het schip aangezien zijn metacentrische hoogte zeer laag was en slechts 0.37 m. bedroeg, wat onvoldoende is om de stormen aan Kaap Hoorn te trotseren.

De metacentrische hoogte (GM) is de aanduiding van de richtende kracht, een zogezegde hefboom om het schip weer recht te krijgen wanneer het slagzij krijgt, zodat kapseizen vermeden wordt. De GM geeft de hoogte aan van de stabiliteit van een schip. Zij volgt uit de berekening van de verdeeling van alle gewichten aan boord en het onderzoek van de eigen stabiliteitskrommen. Meestal hadden geladen zeilschepen een GM van circa 1 meter. De laagste GM die **L'Avenir** voordien ooit gehad heeft was 0.66 m.

Ingenieur Neil W. Cormack en ondergetekende hebben in oktober 2004 samen een tweede uitgebreide berekening gemaakt tot en met een slagzij van 40°. Die bevestigde de vaststellingen van het eerste onderzoek betreffende het tekort aan stabiliteit en ver-

scheen wereldwijd in het Amerikaans tijdschrift *Marine Technology*.



Admiral Karpfanger 1936 - 1938

© Coll. Fr. Philips

De laatste reis van **Admiral Karpfanger**, het trieste einde van een prachtig zeilschip

De **Admiral Karpfanger** had in Port Germien een volledige lading ingenomen bestaande uit 42.549 zakken graan met een gewicht van 3.502 metrische tonnen. Zijn diepgang achter bedroeg 7.16 m en voor 7.26 m. Bij zijn vertrek op 8 februari 1938 had het schip hierdoor een koplast van 10 cm. De bemanning, onder het bevel van kapitein Wilhelm Reinhold, bestond uit 60 man, waarvan 40 cadetten. Zijn bestemming was Engeland en het schip volgde de traditionele oostelijke route via Kaap Hoorn. Zijn laatste radiobericht ontvingen door het radiostation Norddeich op 12 maart 1938 luidde 'All well, positie 51° Z en 172°W'. Ondanks uitgebreide opzoeken door de Chileense Marine werden slechts enkele wrakstukken, afkomstig van de **Admiral Karpfanger**, ontdekt aan de westkust van Chili. In november 1938 werd de viermastbark officieel vermist verklaard.

Koplast gepaard met gang is nadelig om goed te kunnen sturen en men is verplicht steeds lijroer te geven wil men een koers volgen. Ook wanneer de golven het schip inhalen wordt het gevaarlijk als de druk op het roer vermindert. Het zeilschip giert en maakt hierbij een bocht over bakboord en stuurt

boord telkens het de helling van een grote golf afvaart. Het wordt zeer loefgierig en heeft een neiging om met de kop in de wind te lopen. Hierbij kan het dwars vallen in het dal van de zee, massa's water over dek krijgen en loopt het het risico te kapseizen. Met een volle lading aan boord had de **Admiral Karpfanger** steeds koplast. Daar het zeilschip op deze reis zwaar geladen was lag het hierdoor laag boven de oppervlakte van het water en had het een klein vrijboord. De afstand van de wateroppervlakte tot aan het hoofddek bedroeg slechts 1.15 m. waardoor golven met een hoogte van 10 meter

over de ganse lengte van het schip spoelden.

Wanneer een schip een route volgt en de golven lopen erop in, heeft dit een veranderlijke uitwerking op zijn stabiliteit. Dit betekent dat wanneer de kop van een hoge golf zich ter hoogte bevindt van het midscheeps de stabiliteit van het schip sterk vermindert. Omgekeerd, wanneer het midscheeps zich bevindt in het dal van de zee tussen twee golven in, verhoogt zijn stabiliteit.

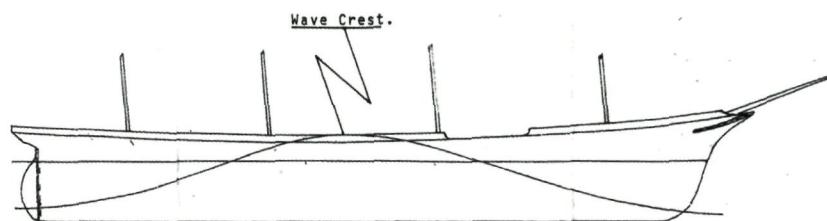


FIGURE 1. "ADMIRAL KARPFANGER" WITH CREST OF 30FT. WAVE AMIDSHIPS.

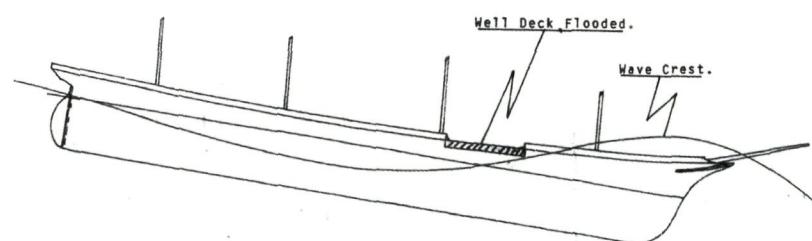


FIGURE 2. "ADMIRAL KARPFANGER" Overwhelmed in a following sea?

Wat gebeurde er aan boord van de Admiral Karpfanger?

De overheersende winden aan Kaap Hoorn waaien uit westelijke richting en meestal kan men zich aan stormweer verwachten. Die winden gaan gepaard met golven die 10 m hoog kunnen zijn. Dat de **Admiral Karpfanger** vóór de storm liep toen de ramp is gebeurd is dus geen uitzondering. Wanneer golven een zeilschip inhalen met een laag vrijboord zoals de **Admiral Karpfanger**, en met zijn oostelijke koers is ongetwijfeld een golf met een hoogte van 10 meter vanaf het achterdek over het ganse hoofddek gespoeld.

Kapitein Emil Zander van de *Norddeutscher Lloyd* was de eerste gezagvoerder van **L'Avenir**. Op zijn aanvraag werd daarom bij de terugkeer in België na de eerste reis een nieuwe roerinstallatie geïnstalleerd ter hoogte van het midscheeps wegens het gevaar voor de roerganger op het achterdek bij aanstormende golven. De put gelegen aan de achterkant van de bak wordt bij dergelijke oplopende golven en volgeladen schepen grotendeels gevuld. Dat zeilschepen op deze plaats zware zeeën scheppen en er gevaar bestaat voor de bemanning om over boord te worden gespoeld is algemeen bekend. Dit was vroeger al gebeurd aan boord van de **Admiral Karpfanger** en werd bevestigd door verklaringen van kapitein Williams en kapitein Van de Sande, beiden voormalige gezagvoerders van de **L'Avenir** toen die nog onder Belgische vlag voer.

Toen de **Admiral Karpfanger** door een golf met een hoogte van 10 m. overspoeld werd, werd deze put volledig gevuld en konden de waterpoorten in de verschansing niet tijdig het water lozen. Met aftrek van het volume van wat zich daar al bevond mag gerekend worden op een extra gewicht van circa 160 ton. Het ganse schip kwam 0.165 m. dieper te liggen en met een dergelijk gewicht op het voorschip vermeerderde de diepgang voor met 0.68 m. De metacentrische hoogte bedroeg nu minus 0.08 m. zodat het schip met deze negatieve stabiliteit moest kapseien. Toen een golf het achterschip omhoog duwde, ging het voorschip met de kop omlaag tijdens het afdalen van de helling van de golf en dook het onder de zeeoppervlakte. Door zijn grote loefgierigheid luisterde het niet meer naar zijn roer. Tezelfdertijd viel het schip dwars in het dal van de zee met de vierkante zeilen 'back' en kapseide het.

Het geheim omtrent het vergaan van de Admiral Karpfanger opgelost

Een korte samenvatting van de ramp: ten gevolge van zijn beperkte stabiliteit bij het vertrek uit Port Gemein waren er ernstige twijfels omtrent zijn zeewaardigheid om de

zware stormen aan Kaap Hoorn te trotseren. Het schip was afgeladen vol en de afstand tussen de zeeoppervlakte en het hoofddek bedroeg slechts 1,15 m. Met achterlijke winden en met een koplast van 0.10 m. was het schip zeer loefgierig en had het een sterke neiging om met de kop in de wind te lopen. Hierdoor was men verplicht veel lieroller te geven om de koers te kunnen aanhouden en was het sturen bijzonder moeilijk tijdens het gieren. Toen een hoge golf van circa 10 meter vanaf achteraan de ganse lengte van het schip overspoelde werd een extra gewicht van circa 160 ton ingescheept in de put gelegen aan de achterkant van de bak. Het ganse schip kwam 0.165 m. dieper te liggen terwijl de diepgang vóór met 0.68 m. toenam. Het schip luisterde niet meer naar zijn roer. Het voorschip dook onder de zeeoppervlakte en viel tezelfdertijd dwars in het dal van de zee. Met een negatieve stabiliteit van 0.08 m. kapseide het plotseling en ging de bemanning reddeloos verloren.

Roger Ghys

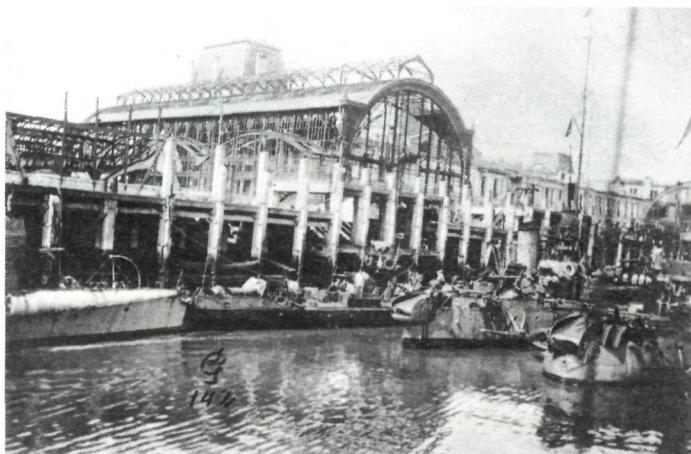
Erecommandant Zeilopleidingsschip Mercator



Admiral Karpfanger

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et à Nieuport (VI)

La Première Guerre Mondiale : 1914-18



Nous avons produit une étude complète au sujet de notre marine marchande pendant la première guerre mondiale, qui fut présentée entre autres à l'occasion d'une exposition organisée sur ce thème au Musée du Cinquantenaire en 2000, suivie d'une autre au 'Passage 44' à Bruxelles. Dans le cadre restreint de celle-ci, nous la réduirons donc uniquement aux navires qui intéressent de près ou de loin nos armements côtiers.

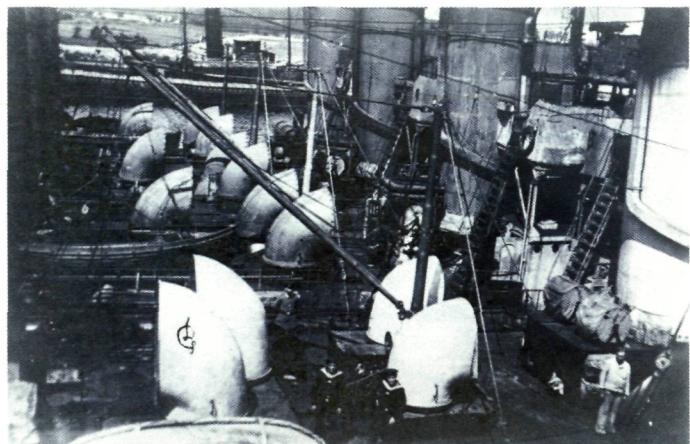
Au 1er janvier 1913, la 'flotte' belge comptait 109 navires de mer, dont 1 'motorship', 98 'steamers' et 10 voiliers. Parmi les voiliers, notons les cutters mixtes enregistrés à Ostende : Avenir, Ibis III, et Ibis IV. Durant l'année 1913, il y eut 26 gains, dont 22 steamers et 4 voiliers; et 10 pertes, dont 9 steamers et 1 voilier. Cette année, notre flotte de pêche nationale comportait 30 vapeurs, 19 navires à moteur, 425 voiliers et 177 canots pontés. Au 1er janvier 1914, notre flotte marchande comptait donc 125 navires de mer, dont 13 voiliers. Cependant, au Lloyd's Register, on trouve beaucoup plus de navires car ces listes incluent tout bateau de plus de 100 tonnes brutes, comprenant également les unités non marchandes; en plus des navires marchands, le Lloyd inclut ainsi les 29 unités de l'État et 32 'steamtrawlers', pour un total de 173 unités à la fin de l'année 1914. À cette date la Belgique comptait 21 armements établis, mais dont seulement 5 étaient réellement belges à 100% ! Au cours de l'année, les gains furent d'un motorship, 8 steamers et 2 voiliers; mais on déplora la perte de 24 steamers et 9 voiliers, y compris des trans-

ferts sous pavillons étrangers. Au 1er juillet 1914, notre flotte comportait encore 126 navires de mer dont seulement 69 déclarés 'disponibles'. Certains transferts se firent juste avant la guerre, entre le 15 juillet et le 4 août, comme ceux de certains paquebots de la Red Star Line; d'autres suivirent encore plus tard, en 1914. La mobilisation générale fut décrétée le 1er août 1914. Le lendemain, le pays reçut l'ultimatum allemand pour obtenir le libre passage à travers la Belgique... et nous entrâmes en guerre, le 4 août, déjà envahis par les troupes allemandes. À cette date, notre flotte marchande comptait 132 navires. Voyons ce qu'il en était à la côte. Au 1er janvier 1914, notre marine marchande était réduite à la côte à un seul voilier, l'**Avenir** et aux caboteurs de Cockerill **Topaze**, **Rubis** et **Saphir**, ainsi que les **Clara**, **Martha** et **Paul** de Nieuport. N'oublions pas d'ajouter à cette courte liste les unités-écoles **Ibis III**, **IV**, **V** et **VI**. Cette liste doit cependant encore être complétée par les navires de l'État, à savoir les trois voiliers **Ville d'Anvers**, **Ville d'Ostende** et **Ville de Bruges** et les malles Ostende-Douvres **La Flandre**, **Léopold II**, **Marie Henriette**, **Jan Breydel**, **Pieter De Coninck**, **Stad Antwerpen**, **Princesse Clémentine**, **Princesse Élisabeth**, **Princesse Henriette**, **Princesse Joséphine**, **Ville de Liège** et le Rapide, auxquelles il faut ajouter des unités telles que le **Grand Remorqueur** et les **Remorqueurs I**, **II** et **IV** à Ostende et le Remorqueur III à Nieuport. Mentionnons encore le cutter mixte Charles-Yvonne et les chalutiers à vapeur **Gaby** et **J. Baels-Mauricx** cités dans ce texte, ainsi que la **Belgica**, toujours le seul yacht enregistré à Ostende. Nous en suivrons l'évolution au cours de ce chapitre. Notons que la **Gaby** O82, de 69



tonnes, fut construite par Cockerill en 1909 et entra en ligne le 29 septembre de cette année.

Voici la chronologie de quelques dates marquantes après la déclaration de guerre du 4 août. Le 22 août, date de l'occupation de Bruxelles, notre 'Défense côtière et fluviale' se replia à Dunkerque avec ses blessés à bord de la malle **Stad Antwerpen** et le 28 septembre commença le siège d'Anvers, qui sera évacuée le 10 octobre, après une résistance héroïque. À cet effet, le génie avait construit un pont de bateaux et de pontons sur l'Escaut pour faciliter l'évacuation d'Anvers à la Tête de Flandre. Du 5 au 8 octobre eut lieu l'évacuation anglaise de Zeebruges, suivie de celle d'Ostende le 10. Le 14 eut lieu la suspension du service des malles Ostende-Douvres alors que les troupes allemandes arrivaient à Zeebruges; Gand et le nord des Flandres furent alors occupés. Mais cette progression fut stoppée net à Nieuport, du fait du jeu des écluses. En effet, le complexe des six écluses de la Gansen Poot avait été prévu pour empêcher l'inondation de nos polders par l'eau de mer, celle-ci étant plus haute que l'arrière-pays. Mais leur opération fut inversée et les zones inondées. Les navires de la côte 'perdus' en 1914 furent les suivants, par date lorsque celle-ci est connue. P/s **Émeraude**, sabordé le 8 octobre; cette ancienne malle Ostende-Douvres était déclassée. P/s **La Flandre**, abandonné à Ostende le 14 octobre; c'était également une ancienne malle Ostende-Douvres, déclassée. P/s **Marie Henriette** le 24 octobre, alors qu'elle avait quitté Anvers le 20 ; elle s'échoua sur les Casquets et y fit naufrage, en cours d'évacuation. Les p/s **Belgique** de l'Armée et p/s **Léopold I** de la Zeevaartschool furent capturés, mais nous n'en connaissons pas la date précise. Et enfin le s/v **Ville d'Anvers** de l'État, qui parvint cependant à se sauver, alors que nous ne retrouverons plus l'**Avenir** de Janssens et Mestdagh, tandis que l'**Ibis III** se réfugia en Angleterre comme sans doute l'**Ibis IV**, mais au sujet desquels nous n'avons pu retrouver de détails. En 1914, aucun navire appartenant à un armement de la côte ne passa sous pavillon étranger, ne fut retrouvé 'coincé en eaux ennemis' comme ce fut le cas pour plusieurs autres, ni fut confisqué par l'Allemagne. Un seul de nos navires 'ostendais' resta bloqué à Anvers, le p/s de l'État **Émeraude**, déclassé, tandis que restèrent bloqués à Ostende les voiliers stationnaires **Ville d'Ostende** et **Ville de Bruges**. Le **Gabriella**, en chantier à l'Antwerp Engineering C° au moment de l'invasion, fut démonté et les pièces épargnées de telle manière qu'il put être remis en chantier en 1919 ! Notons encore que notre futur



vapeur **Général Leman** de 963 tonnes de jauge brute et construit en 1896 fut saisi à Ostende sous pavillon allemand le 4 août 1914 ; il était alors le **Mina** d'une maison de Danzig ; il fut pris le lendemain de la prise du **Croatia** à Anvers, mais ce dernier ne devint jamais belge : récupéré par les Allemands le 14 octobre après l'occupation de la ville, il resta à la chaîne pendant toute la guerre pour enfin quitter notre port à destination de la Hollande en novembre 1918. Le **Général Leman** fut transféré de la Régie de la Marine en 1923 à Coppée & De Corte qui le revendit le 10 octobre 1924 à la Société Belgo-Irlandaise de Navigation qui le vendit le 7 novembre 1927; le navire eut encore une longue carrière et ne sera finalement démolie qu'en 1949 sous le nom **City of Antwerp**. Cette année connut en Belgique la liquidation de nombreux armements ou leur cessation d'activités; beaucoup de navires furent vendus et d'autres changèrent temporairement de pavillon. En octobre 1914 avait donc eu lieu l'évacuation d'Ostende d'où de nombreux pêcheurs dont Raymond Bauwens, alors âgé de 14 ans, mirent le cap sur Milford Haven. L'enfant était à bord de l'O82 **Gaby** avec sa famille, accompagné d'une dizaine d'autres chalutiers en route pour la même destination; notons que l'**Ibis III** faisait partie de ce convoi. C'est cette petite flottille qui fut à la base, en 1915, de la participation de nos chalutiers belges, armés, depuis la rade de Milford Haven à des campagnes de pêche organisées en 'convois' par l'Amirauté, dont John Bauwens fit partie de l'état-major. Nos chalutiers eurent également à leur actif des sauvetages fréquents d'aviateurs et marins tombés à l'eau en maintes circonstances. Ne confondons pas le **Gaby** des Bauwens ni le **Raymond** d'Eugène Rau avec ceux enregistrés en 1909/10 aux Pêcheries à Vapeur. Un doute subsiste cependant pour le premier, du fait que c'est Bauwens qui était le directeur de cette société.

Le 18 octobre, nos troupes du génie firent sauter le 'Vierboete', le phare de Nieuport qui datait de 1284. Avant la fin du mois, un Corps de Marine allemand s'était installé à Bruges, Zeebruges et à Ostende. Notre côte était tombée sous leur contrôle jusqu'à Nieuport et les ports de Bruges et Zeebruges servirent bientôt de base navale aux sous-marins de la Flandernflottille. La veille, 17 octobre, une escadre anglaise constituée de vieux navires poussifs (3 monitors, 4 croiseurs légers et 7 torpilleurs) était cependant arrivée au large de Nieuport pour 'appuyer la bataille de l'Yser'; ces navires lents et lourds ouvrirent le feu le 18 et restèrent dans les parages jusqu'en décembre.

Au 1er janvier 1915, notre flotte comptait 103 navires de mer, dont 2 à moteur, 95 steamers et 6 voiliers. On n'enregistra cette année qu'un seul gain, pour 16 pertes dont un motorship et un voilier. Mais nos armateurs de la côte n'enregistrèrent aucune perte. Notons simplement que le **Badi** passa de l'Armement Belge à Louis Hermans et devint son **Marcel**, premier du nom. Les Allemands atteignirent Nieuport en 1915, qui ne sera plus accessible aux navires avant 1921, par suite d'une destruction vengeresse pratiquement totale de la ville et de ses environs. Zeebruges fut bombardée à son tour, le 28 août. Bien que le plus grand danger pour la navigation vint de Zeebruges, d'où opéraient les sous-marins mouilleurs de mines, c'est à Ostende que s'en prit l'escadre anglaise en 1915. Zeebruges devint donc un port de guerre allemand. Les sous-marins qui y étaient basés envoyèrent plus de 2.500 navires marchands par le fond au cours de la guerre. Il faudra attendre le 22 avril 1918 avant que les Alliés ne mettent enfin une opération en route pour tenter de se libérer de cette menace incessante.

Notre **Ville d'Anvers** rejoint Lowestoft en 1914 et rallie Calais en 1917; à noter que le navire fut commandé pendant toute la guerre par un capitaine de la marine marchande, Depierre. Il était accompagné par le remorqueur **Blankenberghe**, son 'annexe' et remorqueur de cibles. Le Dépôt des Équipages l'avait réceptionné le 18 juin 1917; ce petit remorqueur avait quitté Nieuport pour Calais le 14 octobre 1914 et fait du service sur le canal de Furnes depuis janvier 1915 pour ensuite se retrouver à Calais où il fut mis à la disposition des Français. Il rentra pour de bon en Belgique en novembre 1918. Le 7 septembre 1915 eut lieu une opération des monitors anglais contre Ostende, mais ils durent fuir du fait de la longue portée et de la précision des canons allemands. En particulier, la 'batterie Tirpitz' à l'ouest d'Ostende, qui consistait en quatre canons



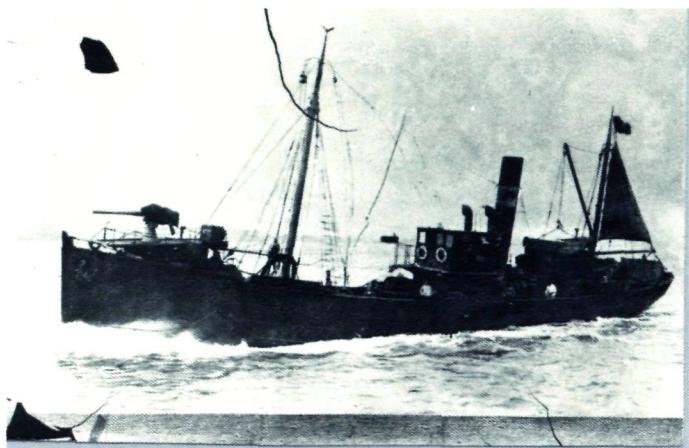
matelots sur la Princesse Joséphine

de 280 capables de tirer à 29 km !!! Et c'est cette date que choisirent les Allemands pour faire sauter le phare d'Ostende. La 'patrouille de Douvres' revint le 25 et resta jusqu'au 6 octobre le long de notre côte, mais fut encore repoussée. Notons encore en 1915 la création du Bureau du Fret, au moins de mai. Au 1er janvier 1916, notre flotte était réduite à 88 navires de mer, dont 1 motorship et 5 voiliers. Il n'y eut toujours pas de gain cette année, mais 8 pertes furent enregistrées, dont un voilier. Cette fois, les pertes incluent deux navires de nos armateurs côtiers : le **Marcel (ex-Badi)** d'Hermans, torpillé par l'**UB18** le 5 septembre; et le 28 décembre, la 'disparition' de la **Ville d'Ostende**, emmenée de notre port vers une destination inconnue, à la traîne du remorqueur allemand **Wilhelm**.

Au 1er janvier 1916, les Allemands avaient déjà installé 120 canons sur notre côte, dont 32 batteries de pièces de 280 à 380 donc équivalentes à celles des cuirassés de l'époque, et la Flandernflottille était maîtresse de la Manche. Le 5 février eut lieu la réquisition de tous les navires belges par le gouvernement, suivie par l'institution de la Commission for Relief in Belgium créée aux USA. En conséquence, la flotte marchande belge ne se composait plus que de 80 navires de mer au 1er janvier 1917; mais cette année furent enfin enregistrés 6 gains, tandis que 22 navires furent encore perdus, dont notre motorship, mais heureusement pour celui-ci non pas par fait de guerre, mais comme suite à sa reconversion en steamer, les moteurs n'ayant pas donné satisfaction. Le nombre très élevé des pertes fut en particulier le prix à payer comme suite de la guerre sous-marine à outrance décrétée par l'Allemagne dès le 1er février. Mais celles-ci ne comportent pas de navires appartenant à un armateur de la côte, qui avaient d'ailleurs presque tous déjà disparu. Remarquons qu'en 1917, seule une

toute petite partie de notre territoire national n'avait pas encore été envahie, autour de La Panne. C'est la raison pour laquelle l'armateur anversois Emile Deckers, en quête de navires, ne put trouver autre que le chalutier **Charles-Yvonne**, datant de 1913 et que nous avons déjà présenté comme appartenant à Eugène Rau; il fut promptement reconvertis en caboteur et Deckers, qui espérait toujours trouver plus de tonnage, créa une nouvelle compagnie, l'Armement Belge Côtier. Le premier navire de cette maison fut ainsi l'ancien **Charles-Yvonne**, rebaptisé **Moucheron**. D'autres suivront plus tard, de même que quelques chalutiers armés par une autre maison créée par E. Deckers, les Pêcheries E. Deckers & C°. Ces armements sont présentés en fin de chapitre. En avril 1917, c'est toute notre côte qui fut arrosée par les tirs des monitors et destroyers anglais. Nous avons également déjà présenté le bateau d'excursion **La Marguerite** acheté en Angleterre en 1909 par Gustave Boyet et revendu en 1912 à J. Buylaert. Or, en octobre 1914, au moment de l'occupation d'Ostende par les Allemands, **La Marguerite** avait pris la fuite en Angleterre. Mais pendant la traversée du détroit de Douvres, elle fut abordée par un navire de la Royal Navy et gravement endommagée. Remorquée à Rochester où elle fut déclarée irréparable, elle y resta désarmée jusqu'en 1917. Un autre de nos armateurs anversois, également en quête de tonnage, la racheta le 26 septembre dans cet état pour la faire transformer en petit cargo à Newport. Et c'est ainsi que la maison J. B. Van Hemelryck d'Anvers, qui avait constitué un armement dès 1917, put mettre en service en janvier 1918 la **Suzanne**, qui entama son premier voyage de Newport à Swansea, chargée de charbon, sous les ordres du capitaine Peelman. Malheureusement, la **Suzanne** chavira à quai le 14 septembre 1918 lors d'un chargement de tonneaux en pontée; elle fut relevée et envoyée à Marseille pour réparation et vendue en janvier 1919 à un armateur du Pirée. Relevons le fait qu'un autre navire du nom **La Marguerite**, mais n'ayant rien à voir avec le précédent, fit régulièrement escale à Ostende au début du siècle. Cette dernière **Marguerite** fit l'objet de cartes postales erronément intitulées 'la malle'; mais à l'époque, le photographe sans doute fort peu au courant de notre ligne Ostende-Douvres, devait sans doute présenter comme malle tout bateau à aubes d'un certain tonnage. Cette **Marguerite**, anglaise, avait été conçue comme navire d'excursions pour la Tamise en vue de son exploitation par la Victoria Steamboat Association. Elle fut armée par son constructeur, la Fairfield Shipbuilding & Engineering Company de Govan qui la

livra en 1894. Son tonnage de 2.205 tonnes brutes et sa longueur de 330 pieds fit que le navire se retrouva pour un temps en exploitation 'cross channel' entre Tilbury et Ostende, mais il n'était pas assez rapide et fut transféré en 1904 de ce service à celui de Liverpool et le pays de Galles du Nord sur lequel le navire resta opérer jusqu'en 1925 sans plus jamais revenir à Ostende. Fermons donc cette parenthèse pour parler à nouveau d'un navire belge. Rappelons en effet que c'est en 1917 que le vapeur **Paul** de J. Huyghebaert, établi à Nieuport, passa



à l'armement L. Hermans, de Bruges, sans changer de nom.

La présence allemande pendant les années de guerre fut donc plus marquée à Zeebruges qu'à Ostende; y étaient basés principalement des U-Boote de petites dimensions mais aussi des unités de type Vorpostenbote de la Vorpostenflottille Flandern, en particulier huit navires de soutien aux sous-marins et des vedettes lance-torpilles, qui servirent aussi de patrouilleurs et au déminage. Du fait de l'action des U-Boote en 1917, il ne nous restait plus que 64 navires de mer au 1er janvier 1918, dont 4 voiliers; cette année, cinq gains furent enregistrés, mais on déplora encore la perte de 11 navires. En conséquence, au moment de l'armistice, la flotte belge était réduite à 60 navires dont 4 petites unités achetées récemment. Et plusieurs de nos navires se trouvaient encore éparpillés partout en Europe, comme la **Reine Élisabeth**, coulée à Petrograd, des pétroliers et un cargo naviguant toujours pour l'Amirauté russe et un autre pétrolier devenu anglais, ainsi que l'**Ursula Fischer**, qui n'était autre que l'épave saisie à Bruges en novembre, d'un navire sabordé par les Allemands le 2 octobre. Par ailleurs, plusieurs de nos navires furent récupérés dans un état pitoyable à Swansea, Stettin, en Autriche, à Anvers même, ou même en mer. Le 22 avril 1918, une force d'assaut anglaise avec 'blockships' se mit en route pour



Le **VINDICTIVE** sabordé dans le chenal

Zeebruges; elle arriva au môle avant l'aube du 23. Les blockships furent effectivement sabordés pour empêcher les sous-marins allemands de gagner la mer, et l'explosion volontaire d'un sous-marin anglais détruisit le viaduc reliant la terre au môle pour empêcher ainsi l'arrivée des renforts allemands sur le môle où avaient débarqué le plus grand nombre de commandos. Le môle avait été littéralement pris à l'abordage, les 3 blockships furent coulés comme prévu, et une brèche de 66 mètres avait été faite à l'emplacement du viaduc par le sous-marin anglais. Mais en dépit de tous ces efforts et de la perte de nombreuses vies, le port n'était pas réellement bloqué et les Allemands ne mirent pas longtemps avant de le dégager et de reprendre les opérations de leurs sous-marins. Le 10 mai suivant, une attaque similaire fut organisée sur Ostende. Celle-ci fut décrite comme 'ratée', bien que le **Vindictive**, qui avait participé à l'action sur Zeebruges, fût sabordé dans le chenal, mais sans toutefois l'obstruer efficacement (il sera relevé le 16 août 1920 et sa proue conservée en mémorial).

La morale de ces deux tentatives est que les sous-marins, le pire ennemi de notre shipping, n'étaient toujours pas bloqués ! Le 7 mars, la **Martha** de Handel & Scheepvaart avait été torpillée par l'**UB80**; et le 26 septembre, ce fut le tour du **Paul** appartenant alors à L. Hermans d'être torpillé par l'**UB21**. Mais le blocage réel eut lieu quelques mois plus tard, lors de la retraite allemande. À cette occasion, un grand nombre de navires fut en effet sabordé à Bruges, Zeebruges et Ostende, dont deux appartenant à ce dernier port : **Princesse Joséphine**, ancienne malle Ostende-Douvres déclassée, capturée en octobre 1914 et sabordée le 4 octobre 1918 à Bruges; **La Flandre**, ancienne malle Ostende-Douvres déclassée, sabordée le 4 octobre dans le chenal d'Ostende; **Ursula Fischer** (État) sabordé à Bruges le 3 octobre; **Midlands** sabordé à Bruges le 3 octobre; **Niobé** (capturé par l' **U36** en 1915, relâché

à Zeebruges mais repris en 1917 par l'**U17**) sabordé à Bruges le 3 octobre 1918 (et qui sera relevé en 1919); **Gelderland** sabordé à Zeebruges, à l'écluse du canal maritime le 4 octobre; **Zandstroom** sabordé à Zeebruges le 5 octobre; **Rio Pardo** sabordé à Zeebruges, à l'écluse du canal maritime le 4 octobre; **Westland**, sabordé à Zeebruges le 5 octobre 1918; et le **Lestriss**, sabordé à Bruges le 3 octobre.

Le 6 octobre 1918, les dernières troupes allemandes avaient quitté la côte. Nieuport fut libérée le 15, Ostende le 18 et Bruges le 19. La guerre avait détruit Nieuport et les raids puis les sabotages avaient fait des ravages à Zeebruges et à Ostende. Lors de la retraite des Allemands, le môle de Zeebruges, jonché de débris, était en très mauvais état et partiellement détruit. Certains de nos plus beaux voiliers avaient 'disparu' au cours de cette guerre : **Mathilde**, **Ville de Bruges** et **Ville d'Ostende**. En Belgique, pendant la période du 1er janvier 1914 au 31 décembre 1918, 22 navires furent acquis ou récupérés après passage sous pavillon étranger, pour 89 perdus, dont 45 par faits de guerre, 11 par suite de fortunes de mer dont 2 suspectes (explosions), 26 ventes et 7 passages sous pavillon étranger, en charter pour l'Amirauté anglaise ou pour la Marine russe. Trois des fortunes de mer sont antérieures à l'entrée en guerre de la Belgique, de même que le plus grand nombre de ventes. D'après les 'bilans' publiés à l'époque, la guerre coûta la vie à 42.000 de nos militaires (dont 14.000 disparus !!) et 9.000 civils. 292 vies de nos marins furent sacrifiées, nombre qu'il faut encore augmenter des 74 morts parmi nos pêcheurs, 7 chaloupes à vapeur et 126 chaloupes de pêche à voiles ayant également été détruites pendant la guerre, les mines seules ayant encore coûté 40 unités en 1919, neuf en 1920, douze en 1921 et encore une en 1922 !!! Pour ce qui concerne les chalutiers ostendais, les journaux publièrent les chiffres suivants : 133 chaloupes à voiles en 1914, réduites à 106 unités en 1919; pour celles à vapeur, des 29 unités de 1914 seules 20 étaient encore en service en 1919. Pour en terminer avec les chiffres, 867 croix de guerre maritime furent décernées, dont plusieurs à titre posthume, à 422 marins et officiers de pont, 146 des services généraux et de cabine et 299 au personnel des machines.

Mise à part la petite **Suzanne** de Van Hemelrijck, présentée plus haut, nous n'avons trouvé matière à une monographie d'armement pour cette affreuse période que les navires enregistrés dans les ports de la côte du groupe d'Emile Deckers.

Les armements du groupe Emile Deckers

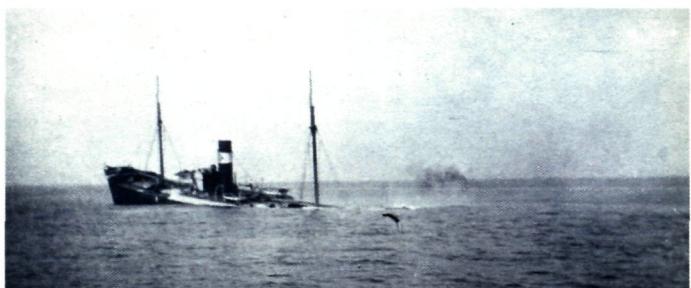
L'armement Emile Deckers & C° avait été créé le 1er septembre 1905 par la reprise de la maison C. W. Twelves de 1883. Hormis les maisons créées par ce groupe à Anvers, notons dans le cadre de notre histoire, que l'Armement Belge Côtier, qui fut créé à La Panne en 1917, avait repris alors le **Charles Yvonne** (O18) de Rau et rebaptisé **Moucheron**. La Panne en resta le port d'attache jusqu'en 1918, puis le navire fut transféré à Ostende, libérée. Il resta au service de cette maison jusqu'en décembre 1923, quand le navire fut vendu à une maison écossaise. En 1919, cet armement acquit encore quelques petites unités, enregistrées à Anvers, telles un autre ancien chalutier, **Libellule**, construit en France en 1918, et que notre maison revendra en février 1920. De ce fait, leur acquisition suivante, un petit navire d'un port en lourd de 110 tonnes à peine, fut lui aussi baptisé **Libellule**, deuxième du nom; il fut revendu en décembre 1923. L'Armement Belge Côtier disposa encore de navires un peu plus importants, enregistrés à Anvers. Ce fut le cas pour le vapeur **Eigen Hulp VI** de la N.V. Stoomvaart Mij. Excelsior, de Rotterdam, acquis en 1919 par la l'Armement Jenny Pry d'Anvers. Ce caboteur construit en 1918, de 497 tonnes brutes et 750 tonnes de port en lourd, fut baptisé **Irène Pry** et cédé en 1919 à l'Armement Belge Côtier qui le rebaptisa **Irena**. En 1922, il devint le **Marnix** de la Compagnie Maritime de l'Escaut à Anvers, du même groupe, qui le vendit le 28 mars 1924 à une compagnie anglaise. En 1919, l'Armement Belge Côtier à Anvers acquit encore un caboteur de 380 tonnes brutes, le **Condor** de 1918, qui fut transféré le 30 avril 1923 à E. Deckers & C° qui le cédera enfin en 1931 à Deckers Frères & Wirtz; mais le navire resta à la chaîne jusqu'à sa vente en 1934. L'Armement Belge Côtier arna encore, avec Ostende comme port d'attache, les **Zwaluw** et **Abeille**. Le premier avait été construit en 1910 à Hoogezand. C'était une goélette à deux mâts de 148 tonnes nettes. Le 26 juillet 1916, le navire fut acquis, toujours sous le nom **Zwaluw**, par la Maatschappij Schoenerschip Zwaluw de Terneuzen, sous pavillon hollandais pour rester 'neutre'. Or, les gérants de cette société n'étaient autres que François Bernard De Meijer et Raymond Gaston Emile Nelson. C'est le 20 mai 1918 que le navire fut acquis par l'Armement Belge Côtier, avec Ostende comme port d'attache. En août 1918, le navire fut doté d'un moteur auxiliaire de 4 cylindres et d'une puissance de 90 chevaux dans un chantier de Boom. Il fut vendu le 5 juin 1920 à une compagnie anglaise d'Ipswich. Enfin, l'**Abeille** acquise à la fin de 1918, était un voilier mixte gréé

en koff de 66 tonnes nettes, 97 tonnes brutes et d'un port en lourd de 130 tdw, construit à Delfzijl en 1905. Il fut revendu le 24 novembre 1922 et eut encore une longue carrière; il sera rayé des listes allemandes en 1959. Entre-temps avait encore été constitué à la côte l'armement Pêcheries E. Deckers & C°, en 1920, qui fut pour le groupe une 'section' de pêche hauturière qui arna 5 chalutiers à voiles avec Blankenberge comme port d'attache. Ce sont le B37 **Ianira** qui devint en novembre 1921 le H48 **Ianira** par suite de son transfert à Heist-sur-mer; le B36 **Marie-Sophie**; le B22 **Achille** qui fut lui aussi transféré à Heist en novembre 1921 et devint le H32 **Achille**; enfin les B4 **Stella Maris** et B21 **Belarma** dont le nom était l'adresse télégraphique de la Société Belge d'Armement. Mais cette section fut liquidée en 1922. En 1920, l'Armement Belge Côtier et les Entreprises Maritimes Belges déménagèrent à la Beursstraat, n° 21 à Anvers. L'année suivante, ces maisons furent pour un temps 17, Lange Nieuwstraat. En 1922, cinq des plus petits navires du groupe furent vendus et le **Marnix** des Entreprises Maritimes Belges fut transféré à la Compagnie Maritime de l'Escaut, nouvellement créée par J. Vander Veken et qui acheta un nouveau navire, le **Lambermont**. C'est donc cette année que furent vendus tous les chalutiers des Pêcheries E. Deckers & C°. Au 1er janvier 1923, l'Armement Belge Côtier avait encore trois navires et co-louait les bureaux de la Lange Nieuwstraat, mais dans le courant de l'année, cinq navires furent encore vendus et l'Armement Belge Côtier fut liquidé. Cette année, les Entreprises Maritimes Belges et toutes ses filiales furent absorbées par la Banque Centrale de Bruxelles, qui promut l'explorateur bien connu Adrien de Gerlache comme directeur-gérant, bien que la gestion des navires restât aux mains de la compagnie Emile Deckers & C°. À ce moment, toutes les sociétés furent établies ensemble (Entreprises Maritimes Belges, Armement Belge Côtier et la Société Belge d'Armement Maritime) au n° 11 du Léopoldplein, à Anvers.

À suivre

A. Delporte (t)

Source photos : <http://beeldbank.oostende.be/>



Inlichtingendiensten krijgen strategische prioriteit



Sedert het einde van de Koude Oorlog zijn de dreigingen vanuit het Oostblok omzeggens verdwenen. Dat had voor gevolg dat de militaire strategie van de Westerse wereld een nieuwe oriëntatie kreeg, wat zich in de herstructureren van haar strijdkrachten weerspiegelde. Ook ons land heeft deze (r) evolutie meegemaakt en is trouwens nog altijd druk bezig met de herschikking van zijn militair potentieel. Het plan 'De Crem' is thans in volle uitvoering en treft zelfs de mijnenjachtcapaciteit van onze Marine.

De bedreigingen zijn nu veelvuldiger, meer gediversifieerd en ook uitgebreider geworden. Ze zijn dan ook veel moeilijker te detec-teren. Deze dreigingen kennen we maar al te goed: de proliferatie van nucleaire, biologische en chemische wapens in tal van nieuwe mogendheden, en de transacties die in dit domein plaatsgrijpen. Ook de grote mogendheden verfijnen hun wapenarsenaal en ontwikkelen nieuwe strategische kernraketten. De oliebronnen die in de oceanen nog te ontginnen zijn, creëren heel wat spanningen tussen de landen die hun industrieel potentieel willen versterken en verruimen.

Eén grote dreiging overheert evenwel in de Westerse wereld: die van het

terorisme dat zelfs in ons land een nijpend gevoel van angst en onveiligheid baart. Op zee uitte zich dat in het opflakkeren van de piraterij die 's werelds maritieme handelsroutes onveilig maakt en waartegen tot nu toe weinig verzet kon geboden worden.

Daar het opsporen en de identificatie van deze dreigingen voor ons een cruciale opdracht is geworden, krijgen de inlichtingendiensten van de Westerse landen in dit domein een strategische prioriteit toebedeeld. Ten overstaan van deze dreigingen is het verschil tussen binnen- en buitenland niet zo duidelijk meer als voorheen. Tussen de politieman en de militair zijn de opdrachten complementair geworden. Tussen veiligheid en defensie is de continuïteit thans uit onze opdrachten niet weg te cijferen.

Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk hebben aan het ontwikkelen van hun inlichtingendiensten dan ook een strategische prioriteit gegeven. Zo hebben onze zuidenburen onlangs de 'Conseil National du Renseignement' opgericht. De Franse president, de eerste minister en de betrokken ministers maken er deel van uit, samen met de directeurs van de gespecialiseerde diensten.

Meer dan ooit zijn de inlichtingendiensten noodzakelijk. Ook de Staatsveiligheid van ons land heeft zijn waakzaamheid ver-





scherpt en beter afgestemd op die van de VS en andere Westerse landen. Zo werd bijvoorbeeld in 2009 in ons land een terroristische aanslag op een grote sportmanifestatie in alle stilte verijdeld omdat de Amerikaanse inlichtingendiensten de chatgesprekken tussen een zekere Hassan H. uit Antwerpen en extremisten uit Marokko en Saoedi-Arabië hadden afgeluisterd. Zo konden de Belgische antiterreurdiensten de gepaste maatregelen treffen. Voorkomen blijft dus de boodschap. Het zou zeker onvergeeflijk zijn mochten terroristen andermaal in onze contreien zomaar een bloedbad aanrichten.

We weten dat Al-Qaida achter de maritieme piraterij schuilt. Op dat vlak worden niet alleen de nodige inlichtingen verzameld, maar wordt er ook daadwerkelijk opgetreden met de Europese marines. Langs de Somalische kusten en de Indische Oceaan zijn ze thans op piratenjacht met o.m. de F911 **Louise-Marie** van onze Marine. In december jongstleden kon ons fregatschip er piraten onderscheppen en er één naar België overbrengen omdat hij voordien de Belgische baggerboot **Pompeï** had helpen kapen. In uitvoering van de antipiraterijwet van 30 december 2009 (KB van 14 januari 2010) kan deze piraat in ons land een celstraf van 15 jaar krijgen.

Ook een Belgische lucht- en landmacht is in talibangebied operationeel aan de zijde van andere NAVO-strijdkrachten. Met de beperkte middelen waarover we thans beschikken, draagt ons land zijn steentje bij tot het bestrijden van de dreigingen uitgaande van terroristische organisaties, hierbij in het bijzonder geholpen door de inlichtingendiensten van zijn grote NAVO-partners.

Vanuit bepaalde politieke middens wordt onze militaire deelname aan de bestrijding van het terrorisme scherp op de korrel genomen. Het is beslist onbegrijpelijk dat deze heren het gevaar van het extremisme en het fundamentalisme voor onze Westerse waarden niet willen inzien. Zo'n houding getuigt van weinig respect voor ons cultureel patrimonium.

H. Rogie

Les MMS: souvenirs et anecdotes (II)

Honné soit qui mal y pense

Ce qui suit, et je ne me le permettrais pas, n'est nullement une critique sur ce qui fut la sélection dans la masse des miliciens des années 50, mais il faut quand même constater que parfois ...?

Ce que je vais vous conter n'est nullement sorti de l'imaginaire mais bien du vécu dans le cadre des souvenirs que, il faut l'avouer, plus l'on vieillit, plus ils ressortent !

Tout d'abord le cas du matelot milicien mécanicien classe 4 G.Th... A son arrivée à bord du M944, il ne se distinguait pas par son enthousiasme ; gentil mais taiseux, exécutant les tâches demandées sans problème mais ayant peu de contacts avec les autres membres de l'équipage, il semblait accablé par une immense tristesse. Comme il avait été en mer à la base d'un incident qui aurait pu mal tourner pour lui, je l'avais sermonné assez séchement et sa réaction de détresse m'avait quelque peu touché.

J'avais plus tard essayé de gagner sa confiance et de devenir un ami et c'est comme ça que son problème m'a été dévoilé.

Séparé de son frère jumeau (lui a l'armée de terre), déjà un problème en soi, dans le civil il était aide boulanger-pâtissier dans une maison bien connue. Que pouvait-il avoir raconté lors de son incorporation? A avait-il parlé d'un début de formation industrielle?



Le fond de son histoire, je ne l'ai pas bien compris. Toujours est-il qu'il avait une vraie aversion pour tout ce qui était mécanique et cela lui causa de fameux ennuis lors de son séjour aux USA à la reprise d'un MSC. Heureusement, après avoir reçu une sévère punition, il avait eu l'occasion d'expliquer son cas et le commandant de cette unité l'avait nommé d'office boulanger-pâtissier du bord pour le reste du séjour et cela à la

plus grande satisfaction de l'équipage. Il termina son service à la cuisine de la caserne et c'est ainsi que tout était bien qui finissait bien.

Le deuxième cas, lui, est beaucoup plus pittoresque ! Pour qu'il n'y ait pas de confusion dans les esprits, je rends ici hommage à une spécialité qui mérite bien le mérite naval et ce sont les cuisiniers de bord. Surtout sur les MMS. Ils devaient en mer travailler dans des conditions proches de celles de la marine à voile, dans un réduit enfumé par les émanations de la cuisinière à charbon.

J'arrive à mon histoire. Notre cuisinier ayant été démobilisé et étant resté sans pendant quelques semaines, c'est avec joie que nous avions accueilli le remplaçant qui, nous l'avons appris plus tard, était de profession aide abatteur ! Qu'avait-il appris durant son instruction? Ce fut toujours un mystère. En fait, question de sauce, il n'en connaissait qu'une : la sauce blanche ! Assortie à tout ce qui était possible (ou pas !), on ne peut pas dire que c'était mauvais mais parfois un petit arrière-gout indéfinissable nous troublait quand même.

Une parenthèse s'impose ici. Les anciens des MMS s'en souviendront, le mécanicien de quart à la fin de la journée devait déposer à l'entrée de la cuisine un récipient contenant du coton de nettoyage (du whist) imbibé de mazout et ceci pour allumer la cuisinière plus facilement le matin, vu le manque chronique de bois. Chez nous, et vous me voyez venir, le récipient était un beau pot en cuivre rouge. Hors un jour, suivant le chef-machine sortant de la salle par l'échelle en contrebas de la cuisine, j'entends celui-ci répéter d'une façon indignée « mijn pot, mijn pot ! » Ne sachant ce qui ce passait, je grimpe quatre à quatre et là je n'oublierai jamais la scène. Le chef pétrifié de colère qui montrait d'un doigt accusateur le fameux pot dans lequel notre maître ès sauces était en train de tourner sa sauce favorite ! Le comble, c'est qu'il ne cessait de dire « maar ik heb hem goed gekuist », ce qui évidemment ne calmait pas du tout le chef ! Par la suite le bouteuf continua à être mis en place, mais dans un vulgaire seau et notre beau pot retorna à sa fonction première de récipient pour nettoyer les têtes d'injecteurs ! Inutile de vous dire depuis ce temps, pour paraphraser les Frères Jacques, la sauce blanche c'est comme 'La truite' de Schubert, elle me donne l'urticaire !!

A plus tard, peut-être.

R. Vachaudez

De Franse 'Gowind' klasse patrouilleschepen

De Franse scheepsbouwer DCNS besloot al in 2005 om zich te positioneren op de steeds groeiende markt van kleine en middelgrote patrouilleschepen (OPV of Offshore Patrol Vessel). Men herinnert zich misschien dat de Franse president Sarkozy toen de nog te ontwerpen 'Gowind' korvetten aan Bulgarije aanbood, hopende dat de Bulgaarse Marine daarmee de Belgische tweedehands fregatten van de 'E-71 Wielingen'-klasse niet zou aankopen. Maar omwille van het hoge prijskaartje zag Sofia ervan af.

Juist omdat de eerste voorstellen complexe en dure schepen betroffen evolueerde het 'Gowind' ontwerp drastisch naar een eenvoudiger en dus ook kostenbesparende gamma. Hiermee werd meer afgestemd op de eisen en de operationele noodwendigheden van potentiële klanten. Deze zeer flexibele schepen moeten een groot aantal opdrachten kunnen uitvoeren, gaande van de kust- en visserijwacht naar 'Littoral Warfare', terrorisme, piraterij- of drugbestrijding.

Er worden dan ook drie 'Gowind'-varianten vooropgesteld, respectievelijk **Control**, **Presence** en **Action** genaamd, al naargelang de eisen van de eventuele kopers. De lengte kan tussen 85 tot 105 meter bedragen met een waterverplaatsing gaande van 1000 tot 2500 ton. Alle varianten beschikken over een achtersteven langswaar zeer snel interventievaartuigen (zoals RHIB) te water kunnen gelaten worden. Dit is niet nieuw want de Stealth fregatten van de 'La Fayette'-klasse beschikken er al over.



1. Projet Gowind OPV

De licht bewapende basisversie **'Gowind Control OPV'** is bestemd om te worden ingezet voor de controle van de kustwateren, het uitvoeren van reddings- (SAR)-, visserijwacht- en douaneopdrachten binnen de EEZ (Exclusive Economic Zone). Het schip zal 87

meter lang zijn, met een waterverplaatsing van ongeveer 1000 ton leeg (1500 ton vol), waardoor het langer zal zijn dan de avisos 'A69' die nu als OPV dienstdoen en die 80,5 meter lang zijn met een waterverplaatsing van 1410 ton vol. Zijn maximum snelheid zal 21 knopen bedragen. Het zal licht bewapend zijn met een vanop afstand bediend 20mm kanon vooraan, 2 mitrailleurs. 50 en waterkanonnen. Het zal uitgerust worden met het gevechtssysteem Polaris en met een Scantec bewakingsradar. Het beschikt over een helikopterdek, maar geen hangar zodat er geen ingeschepte helikopter aan boord zal zijn. Zijn actieradius bedraagt 3500 zeemijl tegen 12 knopen en de bemanning zal bestaan uit 30 manschappen, maar met voorzieningen voor nog 30 extra schepelingen.



2. Aviso A69 F793 Commandant Bouan

gen.

De meer omvangrijke **'Gowind Presence'** korvet kan worden ingezet voor piraterij- en terrorismebe-strijding. Ze zal zwaarder bewapend worden met een vanop afstand bediend 76mm kanon en vier Exocet 40 Block 3 SSM (Anti Ship Missiles) geplaatst op het voorschip. Hier wordt niet alleen een landingsplatform maar ook een hangaar voor een helikopter of onbemande drones voorzien. Dankzij haar omvang bedraagt haar actieradius 5000 zeemijl tegen 12 knopen en kan ze tot 2 weken op zee verblijven.

De **'Gowind Action'** is gebaseerd op dezelfde romp als de **'Presence'**, maar haar bewapening kan heel wat meer uitgebreid worden. Naast dezelfde vier Exocet 40 Block 3 SSM (Anti Ship Missiles met GPS waardoor ze ook tegen kustdoelen kunnen gebruikt worden) geplaatst op het voorschip kan ze uitgerust worden met verticaal gelanceerde SAM (luchtafweer)raketten, zoals de Mica VL, Umkhonto, Crotale... Ook de detectiemogelijkheden zullen worden versterkt met een

driedimensionale radar Thales (MRR 3D), ter vervanging van de 2D navigatieradar. Ook infrarood sensoren en zelfs Chaff kunnen, indien gewenst, geïnstalleerd worden. Haar actieradius bedraagt eveneens 5000 zeemijl tegen 12 knopen.



3. Projet Gowind Presence

Maar het unieke aan het project is dat de scheepswerf DCNS besliste om het prototype, genaamd **Adroit**, op eigen kosten te bouwen in haar installaties te Lorient. De bouw ervan is vorig jaar gestart. Zoals de voorzitter van DCNS, de heer Patrick Boissier, verklaarde is het voor de werf inderdaad belangrijk dat ze kan uitpakken met een 'sea-proven concept' om de potentiële klanten te overtuigen van de mogelijkheden van de OPV en aldus de verkoop ervan te promoten. Hierbij investeert DCNS tientallen miljoenen euro uit eigen fondsen. Gedetailleerde plannen waren reeds door de ingenieurs opgesteld en overeenkomsten gesloten met de leveranciers, zodat de bouw van het prototype snel kon aangevangen worden zodat in 2012 reeds met de zeewaardigheidstesten zou kunnen gestart worden. Maar dan komt er nog een bijkomstig probleem: onder welke vlag zullen die zeetes-ten uitgevoerd worden? In sommige kranten verscheen het bericht dat ze zouden gebeuren onder Belgische vlag (cfr. computerbeeld



4. Projet Gowind Action

5. Adroit (Computerbeeld © Doggy)



hieronder). Historisch gezien is de Franse Marine Nationale uiteraard de be-voorrechte partner van DCNS, temeer daar ze tijdens het huidige decennium nieuwe hoogzeepatrouilleschepen wenst aan te schaffen. Het is dit programma van de Marine Nationale, genaamd **BATSIMAR** (Bâtiment de surveillance et d'intervention maritime), waarvoor DCNS haar **'Gowind'**-klasse wenst voor te stellen. Maar de scheepswerf wil eerst, en zonder verwijl, een basisversie van de **'Gowind'** bouwen met eigen kredieten en dat als platform zal dienen voor het testen van de diverse inbouwmodulen zoals diverse wapens en sensoren. Eventueel zouden andere samenwerkingen en partnerships met buitenlandse Marines kunnen afgesloten worden.

1MP e.r. Christian Delgoffe, ©NVVS

Bronvermelding :

A/ MER ET MARINE 12 Janvier 2010 + 17 Janvier 2011

B/ Persoonlijke gegevens en informaties

Computerbeelden/foto's :

1 + 3 + 4 + 6 = MER ET MARINE

2 = Ministère Français de la Défense

(Ref = m02006120300497) du 3 déc. 2006

5 = DOGGY (<http://zm-fn.blogspot.com>)



6. Gowind «Adroit»

La Marine Tunisienne

A la suite des événements survenus au début de cette année en Tunisie il nous a semblé intéressant d'examiner d'un peu plus près la marine de ce pays.

Quelques faits historiques à rappeler. Devenu protectorat français en 1881, à la suite du traité du Bardo (aussi connu sous le nom de traité de Qasr Saïd) signé entre le Bey de Tunis et le gouvernement français, la Tunisie est devenue indépendante le 20.3.1956. En juillet 1957, la République tunisienne fut proclamée par le président Bourguiba. Celui-ci dirigea le pays jusqu'en novembre 1987, lorsqu'il fut destitué et remplacé par son premier ministre Ben Ali, celui-là même que le peuple força à quitter ses fonctions et à fuir à l'étranger le 14 janvier 2011, à la suite de la 'Révolution du Jasmin'. Cette révolte populaire servit d'exemple à d'autres pays du monde arabe mais ceci dépasse le cadre de cet article.

La marine tunisienne a toujours constitué une force de défense côtière et, contrairement à ses voisins, n'a jamais disposé d'une composante sous-marine, ni même d'unités de surface plus puissantes que des patrouilleurs lance-missiles (exception faite de la frégate Président Bourguiba). Les missions qui lui sont confiées se résument principalement à la surveillance et la défense des eaux territoriales et des côtes tunisiennes qui s'étendent sur non moins de 1148 km, à la lutte contre l'émigration clandestine à destination de l'Europe (principalement vers l'Italie et l'Espagne), à la lutte contre la contrebande, au sauvetage en mer ainsi qu'à l'interdiction de ses zones de pêche aux navires étrangers. Certaines de ces missions sont exécutées en étroite collaboration avec la Garde Côtière dépendant de la Garde Nationale.

La marine tunisienne compte à l'heure actuelle un effectif d'environ 4800 hommes et ses bases sont Bizerte, Kélibia, La Goulette, Sfax, Sousse et Tunis. Elle réceptionna ses premiers navires peu de temps après l'indépendance. La France lui céda en effet quelques petits patrouilleurs et lui fournit en même temps une assistance technique. Ses premières unités furent ainsi la vedette côtière VC 11 (P 761), bâtiment récent puisque mis en service à la marine nationale française en 1958 et transféré en mars 1959 lorsqu'il devint l'Istiklal (P



201), et l'aviso Chevreuil (F 735) construit par l'Arsenal de Lorient en 1939. Ce dernier reçut le nom de Dustur (E 71) sous ses nouvelles couleurs après sa cession en octobre 1959. Ce navire qui avait fait partie des FNFL durant la seconde guerre mondiale, avait pour armement un canon de 105 AA d'origine allemande, 1-40 AA, 6-40 AA, 6 mortiers A/S et 2 rails lance-grenades. Il est resté en service jusqu'en 1970 lorsqu'il fut déclaré non-opérationnel.

Suivirent alors, entre 1961 et 1963, deux sisterships de l'Istiklal, les Jounhouria (P 202) et Al Jala (P 203), sortis des Chantiers Navals de l'Esterel à Cannes, d'un tonnage de 60/80 t et armés de 2-20 AA Oerlikon (1 x 2). Issus des mêmes chantiers mais plus petits et moins rapides (38/39 t, 23 kn contre 28 aux précédents), les V 101 à 106 munis d'un canon de 20 mm AA Oerlikon furent aussi mis en service durant cette période. 1964 vit l'arrivée d'un remorqueur. Il s'agissait du hollandais Zeeland provenant de l'armement Wijsmuller d'IJmuiden. Ce navire avait été construit à Port Arthur (Texas) en 1942 et faisait partie de la classe 'Sotoyomo' ; lancé le 15.8.1942 comme BAT 1, il avait été cédé en août 1943 sous contrat 'Lend-Lease' à la Royal Navy qui le rebaptisa HMS Oriana (W 117) avant de le revendre à une société privée en 1946. Il devint le Ras Adar sous pavillon tunisien après son transfert à Bizerte le 7.8.1964. Cette décennie vit encore l'arrivée d'une quatrième unité du



type 'Istiklal', le Remada (P 204) livré en juillet 1967.

Au cours des années 1970, la jeune marine tunisienne s'enrichit de plusieurs unités. En effet, le 16.6.1970 fut mis en service le patrouilleur Sakiet Sidi Youssef (P 303) ; ce navire de la classe 'Le Fougueux' avait été construit en 1957 par les chantiers Dubigeon à Nantes sur crédits offshore américains et avait été remis à la marine fédérale allemande qui lui donna le nom de UW 12. Décommissionné en 1967, il fut cédé à la Tunisie le 16.6.1970. Son armement comprenait 1-40/70 AA Bofors, 2-20 AA Oerlikon (I x 2), deux 'mousetrap' Mk 20 et deux grenadeurs. Il fut rayé à la fin 1980/début 1990. 1970 fut également marqué par l'entrée en service de deux patrouilleurs neufs construits par les Chantiers Navals Franco-belges de Villeneuve-la-Garenne. Ces nouvelles acquisitions furent les premiers bâtiments de la marine tunisienne à être équipés de missiles, à savoir 8 SS-12 (IV x 2) (missiles antinavires subsoniques à courte portée, environ 15 km, d'origine française). Baptisés Bizerte (P 301) et Horria (P 302), ils furent rejoints début 1975 par un sistership, le Monastir (P 304). Ces trois bâtiments, du type PR-48, portaient également 2-40/70 AA Bofors (I x 2) remplacés en 1994 par 4-37 AA chinois (II x 2).

Deux patrouilleurs côtiers identiques aux V 101-106, les V 107 et V 108 furent livrés en 1971 sans armement à l'Administration des Pêches. Ils reçurent les noms de Sabback El Bahr (T 2) et Jaouel El Bahr (T 3).

Ce dernier a coulé en juillet 1989. 1973 fut une autre année importante pour la marine tunisienne. C'est en effet au cours de cette année qu'elle prit possession de ce qui reste aujourd'hui encore le plus grand navire de combat dont elle ait disposé : le Président Bourguiba (E 7). Ce bâtiment est l'ex-USS Thomas J. Gary (Der 326), un ancien destroyer d'escorte de la classe 'Edsall' mis en service par l'US Navy le 27.11.1943 et remis à la Tunisie le 27.10.1973 ; d'un déplacement standard de 1200 tonnes (1490 à pleine charge), il avait comme armement principal 2 canons de 76 mm 50 calibre AA (I x 2) ainsi que 6 tubes 324 mm/ASM Mk 32 (III x 2). Ce navire fut victime d'un incendie dans la salle des machines le 16.4.1992. Il ne fut plus jamais complètement opérationnel depuis et resta la majorité du temps à quai à Bizerte. Sa dernière sortie en mer date semble-t-il de 1996. Il a été rebaptisé Indakh à une date indéterminée. Il a été remplacé comme navire-amiral de la flotte tunisienne par le Salammbo.

Au cours de cette même année 1973, l'ex-dragueur de mines français Coquelicot M 673 vint rejoindre les listes de la marine tunisienne où il devint l'Hannibal. Il s'agissait là d'un MSC construit aux USA en 1953 et transféré à la France dans le cadre MDAP (Mutual Defense Assistance Program). Un second navire du même type, le Marjolaine M 640, suivit le même chemin en juillet 1977 et devint le Sousse. Ces deux dragueurs, à l'origine les USS AMS-84 et 66, étaient du même type que nos MSC belges (classe US

'Adjutant') mais furent exclusivement utilisés comme patrouilleurs sous pavillon tunisien. Ils furent rayés en 1988. En 1977 quatre patrouilleurs supplémentaires vinrent renforcer la flottille tunisienne.

Pour la première fois de son histoire elle acquit des navires d'origine chinoise, à savoir le Gafsa (P 305) et l'Amilcar (P 306) du type 'Shanghai II'. Ces deux bâtiments, d'un tonnage de 120/155 tonnes, étaient armés de 4-37/63 AA (II x 2) et de 4-25/80 AA (II x 2). Ils disposaient en outre de grenades A/S et pouvaient atteindre une vitesse de 28 à 30 kn. Ces navires furent transférés le 2.5.1977 à Bizerte en présence de l'ambassadeur chinois à Tunis et du ministre tunisien de la défense. Ils ont été désarmés en 1998. Plusieurs annuaires font mention, entre 1973 et 1980, de deux autres 'Shanghai II' cédés à la Marine tunisienne mais cette information est fort douteuse. Les deux autres patrouilleurs acquis en 1977 étaient d'origine complètement différente. Le Tazarka P 205 et le Menzel Bourguiba P 206 avaient été commandés le 9.9.1975 aux chantiers britanniques Vosper-Thornycroft de Portchester et furent mis en service le 27.10.1977. Connus comme '123 ft class', ils jaugeaient 120/125 t, étaient armés de 2-20 Oerlikon AA (I x 2) ainsi que de 2 mitrailleuses et leur vitesse était de 27 kn. Ils furent rayés vers 2005.

Durant les années 1970 la Tunisie dut faire face à plusieurs situations qui amenèrent sa marine à intervenir. Ainsi de fréquentes intrusions dans ses eaux territoriales par des navires de pêche étrangers, venant principalement de Sicile, obligèrent les garde-côtes tunisiens à riposter, dans certains cas de manière très décidée. Plusieurs bâtiments en infraction furent interceptés et dirigés vers des ports tunisiens. Ces événements sont parfois appelés 'la guerre de la sardine'.

Une autre source d'incidents fut le désaccord persistant entre la Tunisie et la Libye quant à la délimitation de leurs eaux territoriales et notamment du plateau continental. La marine tunisienne se manifesta par une présence renforcée sur les lieux faisant l'objet de la discorde.

Ce différent fit finalement l'objet d'un jugement de la Cour Internationale de Justice rendu le 24 février 1982, arrêt qui fut suivi le 8.8.1988 d'un traité signé par les deux parties.

Les années 1980 constituèrent une étape importante pour la marine tunisienne. Celle-ci commanda en effet le 27.6.1981 trois patrouilleurs lance-missiles auprès des Constructions Mécaniques de Normandie de Cherbourg. Ces bâtiments, du type français 'Combattante III M' ont un déplacement de 395/425 tonnes et sont armés de 8 Exocet MM 40 (IV x 2), d'un canon de 76 AA Oto-Melara compact, de 2 canons de 40 AA Breda (II x 1) et de 4 canons de 30 AA Oerlikon GCM-A03 (II x 2). Leur vitesse est de 38,5 kn. Ces trois patrouilleurs baptisés La Galite P 501, Tunis P 502 et Carthage P 503, rejoignirent la flotte tunisienne entre février et avril 1985. La mise en service de ces unités modernes et bien armées renforça considérablement la force et la crédibilité de la marine tunisienne. Elle lui permit notamment de participer à des exercices avec la 6ème Flotte US déployée en Méditerranée et de renforcer ainsi ses liens avec les Etats-Unis.

Durant cette même décennie quatre patrouilleurs côtiers furent commandés auprès de la société espagnole Aresa pour le compte des Douanes. Dix vedettes de 20,5t, construites par la Socomena à Bizerte, avec l'assistance technique de la Corée du Sud, furent également livrées. La première reçut le nom d'Assad Ibn Fourrat et fut mise en service en mars 1986. L'armement se limite à une mitrailleuse. Autres noms connus : Mohammed Brahim Rejeb, GN 2004 et GN 2005. A noter qu'une au moins de ces vedettes fait partie de l'administration des Douanes. Enfin entre 1988 et 1989, quatre vedettes de surveillance rapprochée furent remises à la Garde Nationale. De construction française (SBCN, Loctudy), elles reçurent les noms de Gabes, Jerba, Kelibia et Tabark. L'une d'entre elles porte le numéro de coque GN 1202.

Au cours des années 1990, une nouvelle série de navires d'origines diverses rejoignirent la flotte. C'est ainsi que le 2.11.1992 les USA cédèrent, dans le cadre du 'Security Assistance Program', le navire hydrographique USNS De Steiguer (T-Agor-12) construit en 1969, du type US 'Robert D. Conrad' (1200/1643 t 13,5 kn 63,7 x 11,3 x 6,3 m). Il devint le Salammbo A 701 sous ses nouvelles couleurs. La marine tunisienne l'employa également comme navire-école. Le Salammbo fut rejoint la même année par une annexe hydrographique construite en France, le Guesette. L'Alyssa, du même type, suivit en 1996. En 1992, au mois d'août, eut lieu un exercice amphibie

mené avec l'US Navy ce qui constitua une première pour la marine tunisienne.

La Chine, quant à elle, livra en mars 1994 trois patrouilleurs de la classe 'Haizhui (Shanghai II mod)'. Ces navires, d'un déplacement à pleine charge de 120 t, armés de 4-25 AA (II x 2), reçurent les noms d'Utique (207), Jerba (208) et Kuriat (209). Ils pouvaient atteindre une vitesse de 28 kn.

Un second navire hydrographique fut remis aux Tunisiens par le Military Sealift Command en septembre 1995. Il s'agissait cette fois d'une unité de la classe 'Silas Bent', l'USNS Wilkes (T-AGS-33) datant de 1971. Il devint le Khaireddine A 700 et tout comme l'ex-De Steiguer, fut utilisé en outre comme navire-école (1900/2550 t 15 kn 86,90 x 14,6 x 4,6 m). En 1996 et 1998 ce sont deux baliseurs d'origine néerlandaise qui vinrent renforcer la flotte auxiliaire : le Boughrara, ex-IJsselmeer, construit en 1961 et le Sidi Bou Said A 802. Ce dernier était une nouvelle construction des chantiers Damen de Gorinchem et faisait partie du type 'Damen Stan Carrier 3910'. Toujours en 1998, le 10.6.1998, deux baliseurs supplémentaires rallièrent la flotte. Les Tabarka A 804 et Taguermess A 805 étaient respectivement les ex WLM- 545 White Heath et WLM-546 White Lupine de l'US Coast Guard. Ces deux bâtiments n'étaient plus de première jeunesse vu que construits en 1944. Au départ ils avaient été construits comme allèges pour l'US Navy sous les dénominations respectives d'YF-445 et YF- 446.

Outre le renforcement de la flotte auxiliaire, les années 1990 furent marquées par l'acquisition par la garde-côtière tunisienne, composante de la Garde Nationale, de pas moins de dix bâtiments ayant fait partie des forces de l'ex-République Démocratique Allemande (Marine puis Garde-frontières) :

Cinq patrouilleurs ex-dragueurs côtiers de la classe 'Kondor I (MSR Projekt 89.1)' construits par les chantiers Peenewerft à Wolgast en 1969/70, à savoir les : Ras El Blad (601) ex-GS 02 Demmin ex-GS 422, Ras Ajdir (602) ex-GS 03 Malchin, ex-GS 441, Ras Ed Drek (603) ex-GS 04 Altentreptow, ex-GS 414, Ras Manoura (604) ex-GS 06 Templin, ex-GS 442 et Ras Enghela (605) ex-BG 33 Ahrenshoop, ex-GS 08, ex-GS 415. Les 601 à 604 furent transférés en juin 1992, le 605 en août 1997 (celui-ci ayant fait partie de la garde côtière allemande après la réunification du pays). Ces patrouilleurs de 339/360 t étaient équipés de 2-25 AA (II x

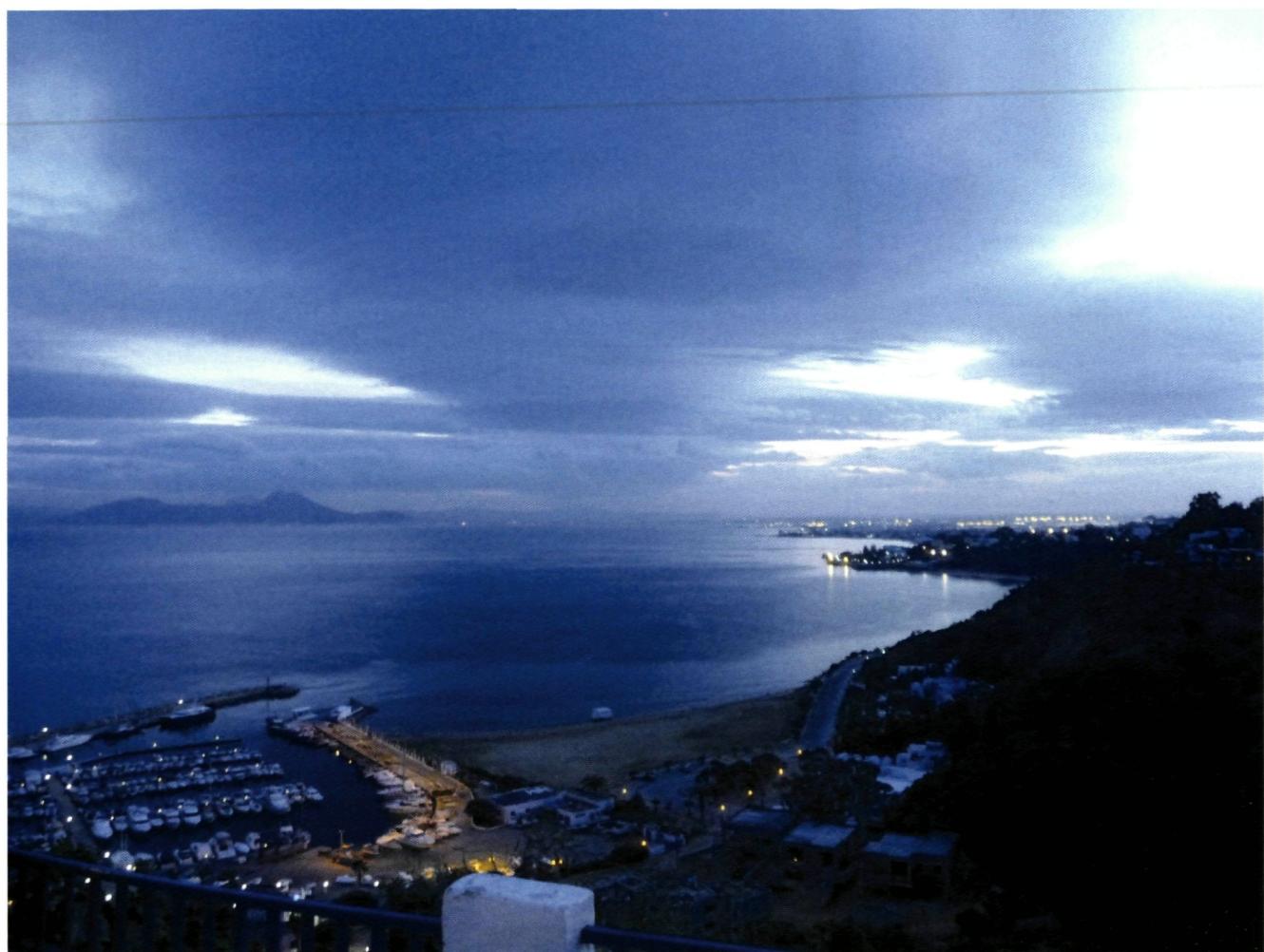
1) ainsi que de deux mitrailleuses (I x 2). Une 6ème unité de la même classe mais de configuration différente, le Ras Ifrikia (606) ex-Warnemünde ex-S 425 Bergen fut encore livrée le 16.5.2000.

Cinq vedettes de la classe 'Bremse (Projekt 1589)' issues des chantiers VEB Yachtwerft de Berlin en 1971/72 : Bullarijia ex-09 G 736, Sbeitla ex-05 G 732, Seleuta ex-12 G 739, Uerkouane ex-11 G 738 et Utique ex 10-G 737. Ces vedettes, d'un déplacement à pleine charge de 38 tonnes et d'une vitesse de 17 kn, furent achetées en juin 1992. Elles ne disposent pas d'armement mais sont équipées de sellettes pour 2-14,5 (II x 1).

A noter que depuis 1999 plusieurs bâtiments de la Garde Nationale portent sur la coque deux bandes obliques rouges, une grande et une petite, séparées par une petite bande blanche.

En 2002, c'est l'Italie qui céda un remorqueur côtier à la Tunisie : le Porto d'Ischia Y 436 datant de 1969 qui devint le Sidi Daoud. Le transfert d'un seconde unité, le Riva Trigoso Y 443 fut annulé. En 2003, un autre bâtiment ex-italien prit le même chemin. Il s'agissait cette fois d'une citerne à eau de 660 tonnes (1914 tonnes à pleine charge), le Simeto A 5375 qui fut renommé Ain Zaghouan sous ses nouvelles couleurs. Au cours de cette même année 2003 l'US Coast Guard remit 9 vedettes de sauvetage de 44' et d'un déplacement de 15/18 tonnes aux Garde-côtes tunisiens.

Durant les années 2000 une nouvelle série de patrouilleurs rapides fut livrée à la marine tunisienne à savoir six bâtiments du type 143B 'Albatros' allemand. Les P 6115 Sperber, P 6116 Greif, P 6113 Geier, P 6118 Seeadler, P 6119 Habicht et P 6120 Kormoran, construits en 1976/77 par Kröger à Rendsburg et Lürssen à Vegesack, avaient été décommissionnés par la marine allemande et furent vendus à la Tunisie durant le second semestre de 2005. Ces navires furent respectivement renommés Hamilcar (505), Hannon (506), Himilcon (507), Hannibal (508), Hasdrubal (509) et Giscon (510). L'armement de ces 143B était assez impressionnant : 4 MM 38, 2-76 OTO-Melara compact (I x 2), 2 mitrailleuses de 12,7 (I x 2) ainsi que 2 tubes LT de 533 mm (I x 2). Toutefois les missiles Exocet ne furent pas livrés, même si leurs containers sont restés en place. Leur déplacement était de 300/393 t et leur vitesse 38-40 kn. Quant à



Golfe de Tunis

leurs dimensions, elles sont de 57,53 (54,40) x 7,76 x 2,82 m.

Enfin, le 8.1.2010, un nouveau patrouilleur d'une longueur de 14 m a été commandé auprès d'un chantier de Bizerte. Sa construction devrait être terminée en mai 2011.

En plus des divers bâtiments mentionnés ci-dessus, plusieurs unités plus petites et appartenant à différentes classes ont été mises en service au fil du temps, principalement par les garde-côtes. On relève ainsi les noms suivants : LC 60 (LCM) + 2 autres ; Sidi Mansour et Sidi Salah, remorqueurs côtiers du type français 'Actif' ; Degga A 707 et El Jem A 708, ex-chalutiers transformés en bâtiments-bases pour plongeurs ; GN 1602 ; GN 1105 ; GN 1401, 1402, 1403 et 1407 ; GN 1701, 1704 et 1705 ; GN 907. Les Douanes arment également plusieurs petites unités dont 4 du type 'Rodman 38', construites entre 2000 et 2002 en Espagne.

Ajoutons encore que la marine a mené des exercices en commun avec différentes marines des pays méditerranéens (France,

Turquie, Grèce, Italie, Espagne, Algérie, Egypte....) et qu'elle maintient des contacts étroits notamment avec la marine allemande.

A l'heure actuelle le principal problème auquel est confrontée la marine tunisienne reste plus que jamais l'émigration illégale vers l'Europe, et l'incertitude qui règne dans le pays ainsi que dans tout le Maghreb n'est pas faite pour arranger les choses.

Il est difficile de prévoir quelle sera l'évolution future de la marine tunisienne mais il est pratiquement certain qu'une collaboration encore plus étroite avec les pays du sud de l'Europe s'imposera de même que l'acquisition d'un certain nombre de patrouilleurs supplémentaires.

La flotte actuelle est composée des bâtiments mentionnés en caractères gras ci-dessus.

Maurice Voss

Les patrouilleurs Français de la classe 'Gowind'

Le groupe français d'armement naval DCNS prit déjà en 2005 la décision de répondre à la demande grandissante de patrouilleurs hauturiers (OPV ou Offshore Patrol Vessel). On se souviendra que le président français Sarkozy proposa le projet 'Gowind' aux autorités bulgares, en lieu et place des frégates belges de la classe 'E-71 Wielingen'. Mais Sofia y renonça en raison du prix exorbitant.

Si les premières versions furent de conception complexe –ce qui en augmentait exponentiellement le coût– le projet 'Gowind' évolua vers un concept plus simple et économique, répondant ainsi aux contraintes opérationnelles et budgétaires des clients ciblés. Ces bâtiments endurants doivent être à même de d'accomplir des missions très variées, allant de la patrouille océanique à la police des pêches, en passant par le combat littoral, la lutte contre le terrorisme, la piraterie ou le narcotrafic.

A cet effet les nouvelles 'Gowind' se déclinent en trois versions principales portant respectivement les noms **Control**, **Presence** et **Action**, chacune pouvant être évidemment adaptée aux besoins exprimés par les marines intéressées. D'une longueur variable, de 85 à 105 mètres, ces bâtiments ont un déplacement allant de 1000 à 2500 tonnes. Toutes les versions sont dotées à la poupe d'un système de mise à l'eau pour embarcations rapides (du type RHIB), comparable à celui installé à bord des frégates fur-tives de la classe 'La Fayette'.



1. Projet Gowind OPV

Faiblement armée, la version de base, nommée '**Gowind Control OPV**', est principalement destinée au contrôle des eaux côtières et à des missions de sauvetage, de douane et de garde-pêche dans les Zones Economiques Exclusives (ZEE). Le navire a une longueur de 87 mètres pour un dépla-

cement d'environ 1000 tonnes lège (1500 tonnes à pleine charge). Il est ainsi plus long que les derniers avisos de la classe 'A69', qu'il est censé remplacer, et qui ont une longueur de 80,5 mètres pour un déplacement de 1410 tonnes à pleine charge. Sa vitesse maximum sera de 21 noeuds. L'armement comprendra un canon téléguidé de 20mm à l'avant, 2 mitrailleuses calibre 50 et des canons à eau. Il sera équipé du système de combat Polaris et d'un radar de veille Scanter. La 'Gowind Control' dispose d'une plate-forme-hélicoptère mais, contrairement aux autres modèles, pas d'un hangar et elle ne pourra donc pas embarquer un hélicoptère. Son rayon d'action sera de 3500 nautiques à 12 noeuds, tandis que son équipage sera composé de 30 personnes; des dispositifs sont prévus pour embarquer, au besoin, 30 personnes supplémentaires.



2. Aviso A69 F793 Commandant Bouan

La corvette '**Gowind Presence**' peut être affectée à la lutte contre la piraterie et le terrorisme et, par ailleurs, sa taille plus volumineuse lui permettra de patrouiller pendant une période plus longue. Son armement comprendra un canon téléguidé de 76mm et quatre missiles 'antinavires' Exocet 40 Block 3 SSM sur la plage avant. Il y aura non seulement une plate-forme-hélicoptère, mais également un hangar pour hélicoptères ou drones. Son autonomie est importante, à savoir 5000 nautiques à 12 noeuds ce qui équivaut à un déploiement d'environ deux semaines.

Basée sur la même coque que la 'Presence', la corvette '**Gowind Action**' disposera d'équipements et d'armements plus importants. Outre les quatre missiles Exocet 40 Block 3 SSM (dotés de GPS, ce qui permet de les utiliser également contre des cibles côtières), elle pourra également être pourvue de missiles surface-air SAM à lancement vertical (Mica VL, Umkhonto, Crotale...). Les

moyens de détection y seront également renforcés, avec un radar tridimensionnel MRR 3D de Thales en remplacement du radar 2D de navigation. Le cas échéant, des détecteurs à vision nocturne (infrarouge) et même des lance-leurres peuvent être installés. Le rayon d'action du navire est également de 5000 nautiques à une vitesse de 12



meretmarine.com
3. Projet Gowind Presence

Fait unique, le chantier DCNS a pris la décision de construire le prototype, nommé **Adroit**, à ses propres frais, dans ses ateliers de Lorient. La construction en a débuté en 2010. Comme l'a expliqué son président, Patrick Boissier, DCNS tient en effet à présenter à ses clients potentiels 'a sea proven concept', à savoir un navire ayant déjà fait ses preuves en mer, afin de les convaincre des possibilités des corvettes OPV et d'en promouvoir la vente. A cet effet le chantier a investi plusieurs dizaines de millions d'euros. Les ingénieurs avaient déjà dressé les plans détaillés du bâtiment et des partenariats avaient été conclus avec les fournisseurs, de sorte que la mise en chantier s'est faite sans tarder et que les essais de navigabilité pourront avoir lieu en 2012. Mais se pose un nouveau problème : sous quel pavillon ces essais en mer auront-ils lieu? Certains journaux locaux avaient



meretmarine.com
4. Projet Gowind Action

5. Adroit (Images informatiques © Doggy)



même prétendu que ces essais se feraient sous pavillon belge (voir l'image électronique ci-dessous). Mais il va de soi que le partenaire privilégié de DCNS est la Marine Nationale, d'autant plus que celle-ci prévoit de se doter, au cours de cette décennie, de nouveaux patrouilleurs océaniques. C'est ce programme **BATSIMAR** (Bâtiment de surveillance et d'intervention maritime) de la Marine Nationale, sur lequel DCNS compte se positionner avec la **Gowind**. Quoiqu'il en soit, DCNS a tenu à construire sans tarder, et à ses propres frais, la version de base du **Godwin**, qui servira de plateforme à partir de laquelle divers modules, équipés d'armements et de systèmes électroniques plus perfectionnés, pourront être testés. Bien entendu, il n'y a pas que le marché français; des partenariats et coopérations pourront également être conclus avec des marines étrangères.

1MP e.r. Christian Delgoffe, ©NVVS

Sources :

A/ MER ET MARINE 12 Janvier 2010 + 17 Janvier 2011

B/ Informations personnelles

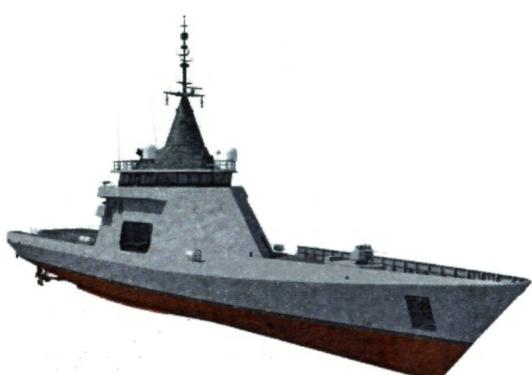
Photo's/Images informatiques :

1 + 3 + 4 + 6 = MER ET MARINE

2 = Ministère Français de la Défense

(Ref = m02006120300497) du 3 déc. 2006

5 = DOGGY (<http://zm-fn.blogspot.com>)



meretmarine.com

6. Gowind «Adroit»

Lancement de la première corvette Sigma pour la Marine du Maroc

La Marine Royale du Maroc passa le 6 février 2008 une commande pour la construction de trois corvettes 'Sigma' (un acronyme anglais pour Ship Integrated Geometrical Modularity Approach) auprès du chantier naval néerlandais Damen Shipyards Group.

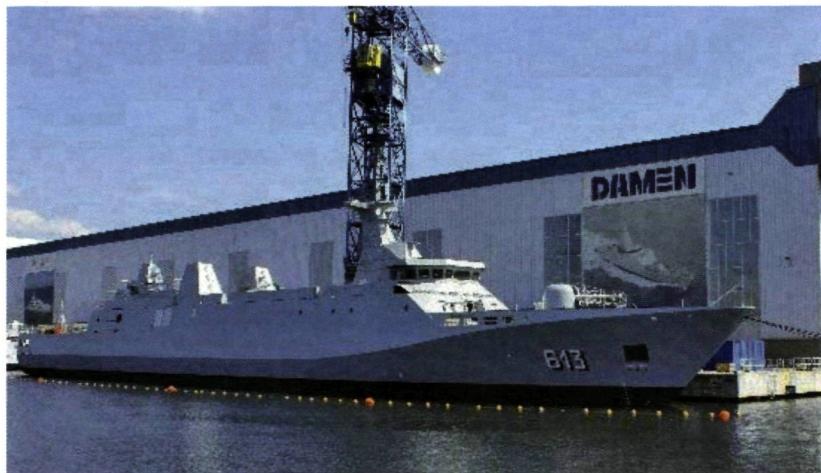
Ces trois navires sont entièrement construits à terre dans un hall d'assemblage de DSNS (Damen Schelde Naval Shipbuilding) à Vlissingen Oost et sont ensuite remorqués vers le chantier Vlissingen City Shipyard pour y être terminés. Ils sont tous dérivés des quatre corvettes indonésiennes qui y furent déjà construites.

La première corvette, qui fut lancée le 12 juillet dernier, est la plus grande des trois du type 'Sigma 10513'; elle a une longueur totale de 105,11 mètres, une largeur de 13,02 mètres et un déplacement d'eau de 2300 tonnes ; son équipage sera composé de 110 hommes.

La firme Mammoet, spécialisée dans le transport d'objets volumineux, déplaça le navire, d'un poids de 2000 tonnes, du hall d'assemblage vers le bassin, où la coque fut placée sur un ponton submersible. La corvette fut ainsi remorquée vers le chantier naval de Vlissingen City où elle sera complétée au cours de l'année 2011. Le chantier



Tewaterlating van de eerste Sigma Korvet voor Marokkaanse Marine

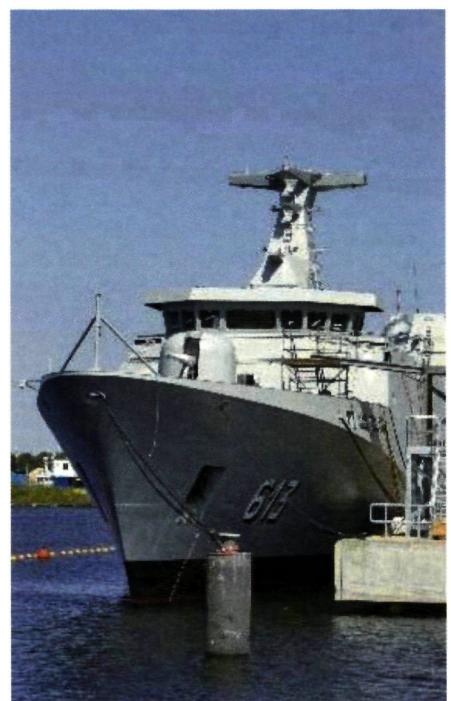


Op 6 februari 2008 bestelde de Marokkaanse marine Nederlandse drie Sigma-Korvet marineschepen bij de Nederlandse scheepsbouwer Damen Shipyards Group. De drie schepen zijn van de Sigma-klasse (wat staat voor Ship Integrated Geometrical

Modularity Approach); ze worden volledig op het droge gebouwd bij DSNS (Damen Schelde Naval Shipbuilding) in Vlissingen Oost en worden naar de Vlissingen City Shipyard gesleept voor afwerking. Ze zijn afgeleid van de vier Indonesische korvetten die de werf eerder al bouwde.

Het eerste schip dat op 12 juli jl. te water werd gelaten, is de grotere korvet (Type Sigma 10513); ze is 105,11 meter lang en 13,02 meter breed met een waterverplaatsing van 2300 ton; de totale bemanning bedraagt 110 man.

Het bedrijf Mammoet, gespecialiseerd in het verplaatsen van zware objecten, verplaatste het 2000 ton wegende schip van de constructiehal naar het water, alwaar het op een drijvend dok gestoken werd zodat het korvet zonder voortstuwing kon worden versleept naar Vlissingen



naval DSNS a fait des investissements considérables ces deux dernières années afin de réaliser cette façon unique de construction navale. Le hall d'assemblage existant a été prolongé de 120 m et un rail ro-ro a été réalisé afin de pouvoir 'rouler' les navires vers le ponton submersible.

Les deux autres corvettes plus petites, du type 'Sigma 98,13', auront une longueur de 97,91 mètres et un déplacement d'eau de 2100 tonnes. Leur équipage sera composé de 91 hommes. Elles seront transférées de façon identique au cours de l'année prochaine (2011).

Caractéristiques de la Corvette Marocaine Sigma 613

Dimensions :

Longueur: 95.11 m, largeur: 13.02m et 3.60m de tirant d'eau

Poids total : 2300 tonnes

Propulsion principale : 2 x diesel Pielstick 8910 kW de puissance maximale chaque

2 hélices CPP

stabilisateurs passifs

Vitesse Max. : 28 nœuds

Rayon d'action : 3000 Nautiques à 18 nœuds

Équipage : 110

Missiles : 4 x I MM40 Exocet SSM

MICA VL SAM

Canons : 1 x I 76mm Super Rapide OTO-MELARA

2 x I 20mm

Torpilles : MU 90

Contre-mesures : 2 x SKWS launchers

ESM/ECM

Système d'informations de combat : Tacticos

Système de contrôle d'armes : LIROD Mk2 FC Radar

Radar : SMART S 3D Radar

Sonar : Kingklip sonar (?)

Bibliographie/Informations: Damen Schelde Naval Shipbuilders (+ photo) - Mer et Marine février 2008 - Article © Delgoffe Christian Février 2008 - John Boelhouwers (photos)



<= Image de composition digitale des 3 corvettes Sigma marocaines/Computerbeeld van de drie Marokkaanse Sigma korvetten

City om er in de loop van 2011 afgewerkt te worden.

DSNS heeft tijdens de laatste 2 jaren zwaar geïnvesteerd opdat deze unieke manier van scheepsbouw mogelijk zou zijn. De bestaande assemblagehal werd met 120 m verlengd en een Ro-Ro pad werd aangelegd zodat de schepen al het ware naar het drijvende dok 'rijden'.

De twee andere korvetten zijn van het kleinere type 'Sigma 98,13'. Ze zullen 97,91 meter lang zijn met een waterverplaatsing van 2100 ton en een bemanning van 91 manschappen. Beide schepen zullen op een identieke wijze overgebracht worden in de loop van het volgende jaar (2011).

Kenmerken van de Marokkaanse Sigma Korvet 613

Afmetingen :

105.11 m lang (o.a.) x 13.02m breedte x 3.60m diepgang

Waterverplaatsing : 2300 ton

Hoofdpropulsie : 2 x diesel Pielstick 8910 kW max. vermogen elk

2 schroeven met CPP

Passieve rol stabilisatoren

Max. snelheid : 28 knopen

Actieradius : 3000 zeemijlen tegen 18 knopen

Bemanning : 110

Missiles : 4 x I MM40 Exocet SSM

MICA VL SAM

Kanonnen : 1 x I 76mm Super Rapide OTO-MELARA

2 x I 20mm

Torpedo's : MU 90

Tegenmaatregelen : 2 x SKWS launchers

ESM/ECM

Combat data systems : Tacticos

Wapen controle systeem : LIROD Mk2 FC Radar

Radar : SMART S 3D Radar

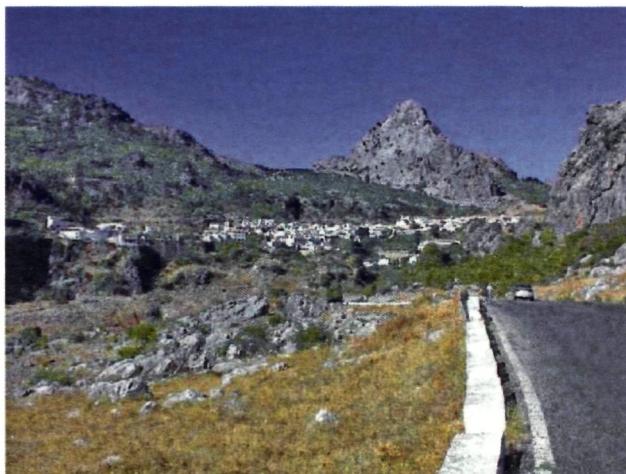
Sonar : Kingklip sonar (?)

Bronvermelding: Damen Schelde Naval Shipbuilders (+ foto) - Mer et Marine février 2008 - Artikel © Delgoffe Christian Feb 2008 - John Boelhouwers (Fotos)

1 MP (e.r.) Delgoffe Christian/NVVS Oostende en Kust Aug 2010

De Gedooofde Lont in de Straat van Gibraltar

Gibraltar is meer dan alleen maar een kalksteenrots met apen. Het is ook meer dan een stad gelegen op een schiereiland in het zuiden van Spanje, waar toevallig veel gepensioneerde Engelsen verblijven. Het is een heus overzees gebied onder soevereiniteit van het Verenigd Koninkrijk. De 424 m hoge 'Rots van Gibraltar' bevindt zich op een punt waar Afrika en Europa elkaar bijna raken en de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee samenkommen. Geen wonder dat het om een plek gaat met een groot strategisch maritiem belang waar de Britten al eeuwenlang kost wat kost aan vasthouden. Sinds het begin van de geschiedschrijving is Gibraltar het toneel van oorlogen en belegeringen geweest. Ook tegenwoordig nog is de Engelse enclave aanleiding tot verhitte debatten, vooral omdat Spanje blijft volhouden dat Gibraltar weer Spaans moet worden.



Van oudsher bestaat het geloof dat Groot-Brittannië Gibraltar pas zal verliezen als de apen verdwenen zijn. Toen Winston Churchill tijdens de Tweede Wereldoorlog vernam dat het aantal apen aan het afnemen was, gaf hij te kennen dat er alles moest aan worden gedaan om de populatie in stand te houden. De staartloze apen van Gibraltar zijn er overigens waarschijnlijk door de Moren heen gebracht. De Britten houden zo hard vast aan deze rotspartij omdat het hen een rol laat spelen in het beheer van een geostrategisch interessant maritiem gebied dat bekend staat als de Straat van Gibraltar, de zee-engte tussen Marokko (Afrika) en Spanje (Europa). De breedte varieert van 14 tot 44 km, de lengte bedraagt circa 60 km en de grootste diepte bedraagt iets minder dan 1000 m aan de oostkant en 286 meter aan de westkant. De Straat van Gibraltar is het verbindingspunt tussen de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan. Het is de enige maritieme toegang die de zuidelijke

kust van Europa scheidt van Noord-Afrika. Vooral om deze reden is het een strategische plaats.



De oude Grieken noemden de engte tussen de beide rotsige kapen de Zuilen van Hercules (Calpe aan de kant van Gibraltar en Abila aan de kant van Ceuta) die het einde van de wereld moesten markeren.

De afstand tussen beide bedraagt 12 mijl. Gibraltar maakte deel uit van het Romeinse Rijk en kwam vervolgens met de rest van Spanje onder Visigotische heerschappij. Vanaf 711 was Gibraltar, op een korte onderbreking na, zeven eeuwen lang Moers gebied. De naam Gibraltar is trouwens afgeleid van de naam van de Moorse legeraanvoerder Geberak Tarik. Historici vermoeden dat hij op de oostkust van de rots landde, helemaal noordelijk bij Punta Mala, circa 750. Geberak Tarik werd later verbasterd tot Gibraltar. De Moren werden uiteindelijk in 1462 ten tijde van de herovering van Zuid-Spanje verdreven.



De rots was tot 1704 Spaans. In dat jaar bezette generaal Rooke Gibraltar, evenwel niet voor Groot-Brittannië maar in opdracht van een van de pretendenten van de Spaanse troon. In 1713 werd Gibraltar bij het verdrag van Utrecht, dat een einde maakte aan de Spaanse successieoorlog, officieel aan Groot-Brittannië toegewezen. Spanje kon echter bekomen dat in geval Groot-Brittannië op een of andere manier afstand zou doen van Gibraltar, Spanje de eerste keus zou hebben het te verwerven. In 1731 installeerde Spanje een militaire defensielijn op de plaats waar nu het stadje La Línea de Concepción zich situeert. Van daaruit kon men met artillerie het ganse gebied van Gibraltar bedreigen en controleren. Als antwoord installeerden de Britten een soortgelijke verdedigingslijn. Zo ontstond een neutrale zone tussen de beide kampen. Toen in 1815 in Gibraltar een epidemie van gele koorts uitbrak, gaf Spanje om humanitaire redenen toelating aan de zieken een kamp op te richten in de neutrale zone. Dat

was een strategische misrekening want de Engelsen gingen er nooit meer weg. Erger nog, in 1908 namen de Britten de ganse zuidelijke kant van de neutrale zone in bezit onder luid protest van de Spanjaarden die dit een flagrante schending van het eeuwenoude verdrag van Utrecht noemden. Hoewel Gibraltar deel uitmaakt van de Europese unie, kreeg Groot-Brittannië het voor elkaar dat sommige Europese wetten er niet van toepassing zijn. Douane-inkomsten vloeien niet terug naar de Unie en het gebied maakt geen deel uit van Schengen. Tegen het einde van de koude oorlog werd de militaire aanwezigheid flink afgebouwd, en gedeeltelijk vervangen door een modern controle- en communicatiesysteem.

In 1987 werd door Spanje in Tarifa een modern maritiem verkeerscontrolecentrum ingericht. Via speciale corridors wordt het binnenkomende en uitgaand verkeer in goede banen geleid om aanvaringen te voorkomen. Het systeem bedient gans de Andaluzische kust en Ceuta en Melilla. De aldus bekomen inlichtingen worden in real time door de Spanjaarden geanalyseerd in het nieuwe centrum van Algeciras. Behalve controle op illegale immigratie en mogelijke drugstrafiek wordt ook toezicht gehouden op illegale visvangst, terrorisme en piraterij, de verdediging van de havens, de verkeersveiligheid en milieuvervuiling.

Strikt genomen heeft het Britse Gibraltar geen territoriale wateren. Gans de baai van Algeciras is Spaans territoriaal gebied, hoewel Groot-Brittannië sinds 1878 wel een driemijlszone als territoriaal water opeist. In maart 2007 maakte de Spaanse premier Zapatero bekend dat er plannen bestonden om een tunnel aan te leggen onder de Straat; hij voorspelde dat het beide continenten groeiontwikkeling en voorspoed zou brengen. De voornaamste plaatsen die aan de Straat van Gibraltar liggen en er het meest effect van zouden ondergaan zijn naast Gibraltar zelf, de steden Algeciras, Concepción, Tarifa en Tanger.

In dezelfde mate dat de wereldeconomie groeit (of krimpt), groeit ook het maritieme transport en de Straat van Gibraltar is een van 's werelds meest belangrijke maritieme verbindingen. Als wij de statistieken mogen geloven, gebruiken jaarlijks ongeveer 97.000 schepen de Straat, goed voor gemiddeld 265 bewegingen per dag. Volledigheidshalve moet vermeld worden dat 32% hiervan de ferries betreft die de verbindingen verzorgen tussen Algeciras, Gibral-

tar, Tarifa en de havens Ceuta en Tanger, of zowat 85 schepen per dag.

Wie zich afvraagt waarom de Britten zolang aan Gibraltar vasthouden, moet bedenken dat het bezit van de rots tijdens de Tweede Wereldoorlog en ook ten tijde van de Koude Oorlog van groot belang was. De aanwezigheid van een Britse Navy basis met zijn commando- en controlecentrum gaf het Verenigd Koninkrijk het nodige politieke gewicht in de schoot van de Atlantische alliantie. Voor de Verenigde Staten is het vrije verkeer in de Straat van Gibraltar overigens van essentieel belang zolang hun maritieme tegenwoordigheid in het Middellandse zeegebied vereist is. Het belang valt ook vandaag niet te onderschatten want het is de kortste maritieme weg tussen de Noord-Amerikaanse Atlantische kust, het nabije Oosten en de Perzische golf. Ook voor Frankrijk en Spanje is de vrije doorvaart van de Straat van enorm maritiem belang.

De stad Ceuta (75.000 inwoners), die zich recht tegenover Gibraltar bevindt aan de Afrikaanse kant, heeft natuurlijk ook een grote geostrategische waarde. Ceuta werd eerst bezet door koning Juan I van Portugal in 1415. Door het verdrag van Lissabon werd de soevereiniteit van Ceuta overgedragen aan Spanje. De Spanjaarden hebben die zone nog steeds in handen. Ook de zwaar gemilitariseerde Noord-Afrikaanse enclave Melilla (67.000 inwoners waarvan 45% van Marokkaanse herkomst) is Spaanse bezit. Melilla werd in 1497 bezet door Pedro de Estopiñán in opdracht van de graaf van Medina Sidonia en onder het welwillende oog van de Katholieke Vorsten. Het was toentertijd een verlaten stad in ruïnes die heropgebouwd moest worden. Vanaf 1553 hing zij direct af van de Spaanse kroon.



Naast Ceuta en Melilla bezit Spanje nog wat kleine onbevolkte eilandjes vóór de Marokkaanse kust. Dat die ook voor conflictstof zorgen werd enkele jaren terug nog bewezen toen Rabat en Madrid een clash hadden over een dertien en half hectare grote maar onbewoonde rotsformatie die zich op 250 meter van de Marokkaanse kust bevindt: het eiland Leila. Het staat al sinds de zestiende



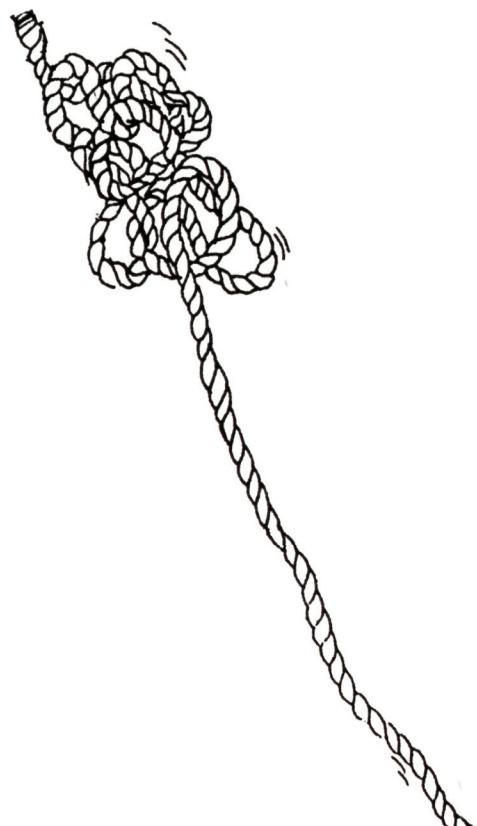
eeuw geboekstaafd als Spaans bezit. Voor de Spanjaarden heet Leila trouwens Isla Perejil (Peterselie-eiland). Op 11 juli 2002 stuurde Marokko een handjevol gendarmen naar de rotsen om het eiland te claimen. De Spaanse reactie was evenwel niet mals. Zowat de gehele pers liet zich meeslepen in kolonialistisch patriottisme en stond erop dat geen morzel Spaanse grond verloren mocht gaan. Op 17 juli reageerde Spanje met de grote middelen: drie fregatten, twee korvetten, twee onderzeeërs, Cougarhelikopters en verkenningsvliegtuigen hielpen het rotsachtige eilandje bestormen om er een dozijn Marokkaanse gendarmen bij de kraag te vatten. De



crisis werd opgelost met militaire middelen en Spanje rekende bij escalatie op NAVO-steun. Dankzij een directe tussenkomst van de Amerikaanse minister van buitenlandse zaken, Colin Powell, die de gemoederen in Spanje en Marokko snel wist te bedaren, is de slag om het eiland Leila gelukkig gebleven wat hij was: een operettevertoning.

Een echt kruitvat is de straat van Gibraltar niet meer, ook al willen de Britten, Spanjaarden en Marokkanen de zee-engte allemaal controleren en durven ze elkaar weleens speldenprikken te geven. Als het er echt op aan komt, hebben ook de Amerikanen hun zegje. Omdat Gibraltar nog steeds een geestrategisch en militair belang heeft, waakt Washington immers over de status-quo.

10M (B.D.) A.Jacobs



L'Assassinat de l'Amiral Darlan



Alger 1942. Quatre jeunes gens qui croient en la France, décident d'éliminer l'amiral François-Xavier Darlan, lequel s'apprête à damer le pion à ceux qui prétendent représenter la France en Afrique du Nord.

Le transfuge de Vichy

Mais qui est ce Darlan ? Il vient de Vichy, du gouvernement du maréchal Pétain dont il est le vice-président du Conseil. À ce titre il a rencontré deux fois Hitler, signant notamment un protocole ouvrant aux Allemands de larges possibilités dans les ports français d'Afrique. Il arrive à Alger le 28 octobre 1942 pour voir son fils qui y est hospitalisé. Mais voilà que les Américains y débarquent le 8 novembre suivant et Darlan se proclame, avec l'accord de Pétain, dépositaire de la souveraineté française, tout en ordonnant aux forces françaises, dont il devient le commandant en chef, à se battre contre l'Axe.

En cette fin de novembre 1942, toutes les factions politiques de l'Algérie s'affichent au grand jour. Au premier rang, les plus nombreux, les vichysois qui se subdivisent en divers clans rivaux. Il y a aussi les militaires patriotes, à la fois antivichysois et antiallemands. Et puis voici les 'gens du complot', ceux qui préparent avec Robert Murphy, représentant du président Roosevelt en Algérie, la prise d'Alger et l'accueil des Américains : le groupe des Cinq. N'oublions pas la communauté juive d'Algérie et les affaristes, occupés à faire fructifier les neuf milliards transférés de France en Algérie par des groupes industriels franco-allemands. Mentionnons encore les monarchistes, dont l'abbé Cordier et le comte de Paris. Et les

'gaullistes' dans tout cela ? Pas plus de 10% dans le pays. Enfin, il y a les collabos actifs qui glorifient le maréchal Pétain et sa politique.

Les complots prennent force

À Alger, trois hommes vont polariser les espérances, les haines et les appétits : le général Giraud, soutenu par Eisenhower ; l'amiral Darlan, transfuge de circonstance ; et le général Charles de Gaulle qui à Londres observe et attend. Roosevelt joue la carte Darlan, investi de tous les pouvoirs. Eisenhower le traite ouvertement comme son meilleur ami. Ainsi on officialise en Afrique le personnel de Vichy grâce aux Américains. Le groupe des Cinq fournit les ministres du gouvernement que Darlan a constitué.

Le fait d'entrer dans le système de collaboration n'exclut guère que l'on continue à comploter. C'est ainsi qu'Alfred Pose, ministre des Affaires économiques, se prend à rêver d'une restauration, du moins de l'arbitrage d'un 'rassembleur' fleurdelisé. En seconde main il y a Henri d'Astier, chef de la police d'Afrique du Nord, chez qui le comte de Paris et l'abbé Cordier se réunissent régulièrement. Tous sont des monarchistes convaincus. À l'étage au-dessus habite la fiancée de Bonnier de la Chapelle, fils d'un journaliste de 'La Dépêche Algérienne'.

Quatre jeunes gens

En ce mois de novembre 1942, les politiques ne sont pas les seuls qui refusent d'accepter la défaite. Il y a aussi les militaires et

parmi ceux-ci l'aspirant d'infanterie Philippe Ragueneau, qui avait fui la France après la capitulation du 18 juin 1940. Il voulait se battre, plutôt qu'intriguer, mais se battre contre les ennemis de la veille. Il est incorporé dans le Special Detachment, un commando de la France combattante constitué le 11 novembre et rattaché à la 1ère Armée britannique. Un premier contingent s'installe dans une ferme près d'Alger. Ils sont quatre dans la grange, ce 18 novembre au soir. Ragueneau leur explique que de Gaulle a réussi à imposer dans le camp allié 'une certaine idée de la France', une image de marque qui la place sur le même pied politique que les États-Unis, la Grande-Bretagne et l'URSS. L'intrusion de l'amiral Darlan en Algérie détruit, selon lui, le capital d'une France debout pour lui substituer l'image d'un peuple à genoux. Il doit donc disparaître. « On tire à la courte paille. Celui qui hérite du brin le plus court fera le nécessaire. D'accord ? » dit Ragueneau. Le sort désigne Fernand Bonnier de la Chapelle. Les dés sont jetés.

L'amiral Darlan abattu

L'affaire se complique de l'aide –apparemment fortuite– qu'apportent au jeune Fernand les d'Astier et l'abbé Cordier pour réaliser l'attentat. Jean-Bernard d'Astier et Mario Faivre fournissent à Bonnier un Rubis 7.65 et, le 24 décembre peu après 15 heures, c'est Mario Faivre qui le conduit jusqu'au Palais d'Été, où il abat de deux balles l'amiral Darlan, haut-commissaire de France en Afrique et commandant en chef des forces françaises en Afrique.

Pour la France c'est le tournant historique de la guerre. Tout redevient possible. Mais qui a armé le bras de l'exécuteur ? Qui est l'âme de la conjuration ? On suspecte d'abord l'amiral Canaris, chef des services d'espionnage allemands. On flaire ensuite un coup de l'Intelligence Service. Puis, très vite, les enquêteurs s'orientent vers la piste royaliste. Ils sont aidés par Bonnier lui-même qui affirme que son acte n'avait eu ni instigateur, ni confident, mais il finit par craquer dans le bureau du commissaire Garidacci. Convaincu que tout le monde sera protégé –Henri d'Astier qui l'a encouragé et aidé, n'est-il pas délégué général à la Police ?– Bonnier révèle qui lui a fourni l'arme. Rêve-t-il ou a-t-il été lâché ? Toujours est-il qu'après un simulacre de procès le lendemain de l'attentat, Bonnier est fusillé au champ de tir de Hussein Bey le 26 décembre à 7h30 du matin.

Un parfum de mystère

À Londres, le général de Gaulle fait savoir à tous les responsables de la France combattante que 'ni lui, ni ses collaborateurs' ne sont impliqués dans l'assassinat de Darlan. Pourtant, d'aucuns prétendent que l'assassinat a été orchestré pour le compte de de Gaulle par l'intermédiaire du comte de Paris. Celui-ci dément formellement avoir trempé dans le complot. Et l'ombre descend lentement sur l'affaire. Les années passent.

Bien plus tard Philippe Ragueneau parlera. Il dit connaître la vérité sur la mort de Darlan. Il nie l'existence d'un ordre venu de Londres ou du général de Gaulle. Il affirme être le seul à l'origine de l'initiative. « Nous, les soldats volontaires, n'avions besoin de personne pour dicter notre conduite. Nous savions que la situation n'offrait pas d'autre issue et que les vichyssois ne désarmeraient jamais ».

Mais à ce jour, près de septante ans plus tard, un parfum de mystère plane toujours sur l'assassinat de l'amiral Darlan.

H.P. Rogie

Source : La Vérité sur la mort de Darlan. Philippe Ragueneau.

Miniship Belgium 2011

Minishipverzamelaars uit België, Nederland, Frankrijk en Duitsland, soms zelfs uit nog verder gelegen landen, komen in 2011 weer maandelijks bijeen op de derde zaterdagmorgen vanaf 9.30 uur. De bijeenkomsten hebben plaats in de Captain's Lounge VVW-Club (Vlaamse Vereniging voor Watersport) Beatrijslaan 27 te 2050 Antwerpen-Linkeroever (Tel.: 03/219.08.38)

Bij deze ontmoetingen draait alles om 'waterlijn' scheepsmodellen, uitgevoerd in miniatuurformaten 1:1250 en 1:1200. Maar ook scheepvaartboeken, geschilderde scheepsportretten en scheepsfoto's, kunnen de verzamelaars -een gezelschap van ca zestig personen waarvan er tijdens de ontmoetingen meestal dertig tot veertig aanwezig zijn- hier vinden.

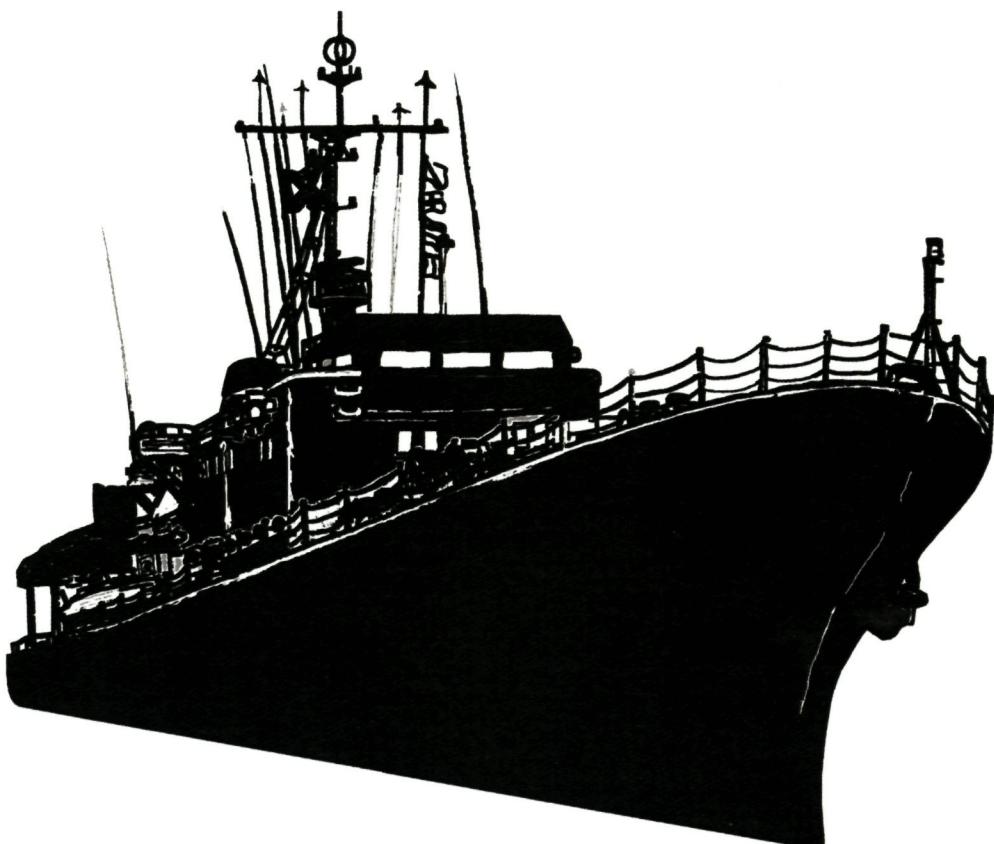
De ontmoetingsagenda voor 2011 ziet er dus uit als volgt: 19 maart - 16 april - 21 mei - 18 juni - 16 juli - 20 augustus - 17 september - 15 oktober - 19 november en 17 december 2011.

Er hoeft geen lidgeld te worden betaald door het bijzonder trouwe publiek dat praktisch op elke bijeenkomst aanwezig is en dit twaalfmaal per jaar ! Toegang tot Miniship Belgium in de Captain's Lounge VVW-Club is vrij en gratis, evenals het gebruik van de grote parking. Openbaar vervoer : de halte van de trams 2-3-5 en 15 bevindt zich op loopafstand in premetrostation Frederik van Eeden.

Verdere informatie via :

- Rob van Oosten,
Zandstraat 32, NL-5131 AC Alphen NB -
E-mail : rfvanoosten@gmail.com

- Louis Van Cant,
Populierenlaan 3/B 7, B-2020 Antwerpen -
Tel. : (0)3-216.98.28 (met voicemail) -
E-mail : louisvancant@antwerpen.be



Le 'Sambre' depuis Grammont (Ou quatre hommes dans un bateau)



Jeudi 29/04/2010

« Bonjour les amis,

Un mini trip retour de Geraardsbergen se fait du dimanche 16 mai fin d'après-midi au mardi 18 mai ; le voyage transite par la Dendre, l'Escaut, le Rupel et enfin le canal depuis Wintham jusqu'à Bruxelles. La participation aux frais est de 20 euros par pers., comprenant les repas du dimanche, lundi et mardi, le logement à bord du 'Leie' et du 'Sambre', cela implique l'obligation d'emmener un couchage et une tenue de travail, vous participerez à la manœuvre, barre, amarrage aux écluses etc... Il faut gagner Geraardsbergen en train, le trajet de la gare au Yacht Club est d'environ 10 minutes à pied. Si vous êtes intéressé prévenez moi le plus vite possible les places ne sont pas nombreuses. Amicalement Michel Verheyden »

Ce Mail a fait battre plus d'un cœur et il a fallu réagir rapidement tout en s'organisant pour limiter les problèmes causés par l'absence. Quelques coups de téléphone et c'est réglé ! Nous serons, paraît-il, à quatre plus Michel Rivir car le **Leie** est en panne de moteur. Michel Verheyden ne viendra pas car une visite chez un médecin l'en empêche. Tu seras dans nos pensées Michel !

Dimanche 16/05 16h00

Comme ma famille a toujours difficile de se séparer de moi, c'est en auto que je suis arrivé à Grammont. La Dendre étant une rivière encaissée à cet endroit, il n'est pas difficile de la trouver ; il suffit de suivre les rues en descendant et quand ça commence à remonter, c'est que la rivière vient juste d'être dépassée. Il est près de 16h00 quand je peux mettre mon sac à bord et je profite que les Cadets de Marine viennent de débarquer pour rentrer chez eux, pour me choisir un lit qui me paraît potable. L'odeur qui règne est typique des bateaux à moteur quand la salle des machines n'est pas un local clos. Je

me sens directement dans un environnement favorable. Même s'ils n'ont pas tourné depuis quelques jours, les moteurs ont gardé, dans leurs entrailles, cette odeur de chaleur et de métal bien propre, malgré l'huile, la graisse et le mazout qui l'environnent. Je me sens presque transporté au temps où cette ambiance était la mienne sur les bateaux de la Force Navale.

Sur le quai les cadets se sont mis en rangs et quelques commandements de drill mettent un peu d'ordre avant leur départ vers la gare. En avant... Marche ! La troupe s'ébranle et je fais un peu mieux connaissance avec l'équipage. C'est Nicolas, le bosco, qui me prend en charge et nous faisons le tour du bateau. Le mess des cadets est en pleine restructuration et c'est là que nous logerons. C'est un peu spartiate, mais la hauteur sous barrots est largement suffisante. C'est aussi là que nous prendrons nos repas. Les bouchains sont assez secs. Une réparation au ciment doit sans doute cacher une voie d'eau ancienne. J'ai connu ce genre de situation et je sais que le ciment est un des moyens les plus utilisés pour ce genre de réparation, même quand il s'agit d'une fuite de fuel à 1.500 mètres sous la mer. La partie arrière du bateau, tout ce qui se trouve après la salle des machines, est réservée à l'équipage. Il faut donc traverser la salle des machines pour se rendre au WC.

A propos du WC, c'est un modèle de bateau de plaisance. Je connais bien ce type de fonctionnement où il faut pomper manuellement sans arrêt et même après avoir terminé sa petite ou grande commission. Mais je suis convaincu que les autres auront besoin d'explications supplémentaires pour pouvoir l'utiliser. J'étais convaincu et c'est devenu une certitude car on est souvent venu me chercher pour vider un pot bien rempli et récalcitrant.

Bien que ce ne soit pas une habitude de recevoir des passagers à bord de ce bateau, je pense que les cadets devraient distribuer un feuillet explicatif, une sorte de 'Comment utiliser les WC marins – Pour les nuls'.

Les WC marins se composent d'un pot, d'une pompe et d'un curseur gérant l'admission et l'évacuation de l'eau.

Pour rappel, car ça peut toujours servir, il est impératif de ne jeter ni cheveux, ni allumettes, ni mégots... et si un objet (tampon hygiénique par exemple) vient à tomber accidentellement dans la cuvette, il est impératif de le récupérer avant de pomper.

On ne peut utiliser que du papier de toilette doux, à base de cellulose, et strictement rien d'autre pour éviter la formation de redoutables bouchons, sources des pires ennuis. Il ne faut pas non plus

se torcher avec de grosses boules de papier de WC comme certaines dames ont parfois l'habitude de le faire. Le feuille à feuille est impératif et après chaque dépôt dans la cuve, il faut l'évacuer.

Pour fonctionner, il faut faire venir un peu d'eau dans le fond des toilettes avant de les utiliser. Il faut aussi pomper plus longtemps que ce que l'on croit en général comme étant bon, de façon à ce que l'eau propre rince non seulement la cuvette, mais aussi la longue canalisation d'évacuation. Il ne faut pas non plus attendre d'avoir terminé sa vidange pour pomper. Tout au long de sa station assise, on pompe. Après avoir fini, surtout si on est amarré, il faut pomper encore plus longtemps car, comme les vannes d'aspiration et d'évacuation se trouvent assez près l'une de l'autre, il arrive que l'on pompe ce que l'on vient d'évacuer.

Je fais ensuite connaissance avec Fred, le patron. Il est très sympathique et semble heureux de nous avoir comme passagers actifs. Patrick est le mécano. Comme tous les mécaniciens, il est jovial et on sent directement qu'il aime son travail. Nous aurons aussi l'honneur de vivre deux jours en compagnie de Sibille, jeune Française à forte personnalité. Elle est chef coq en titre et est aussi présente lors de toutes les manœuvres sur le pont. Fille de militaire, elle a été formée à la dure école des forces d'occupation en Allemagne.

Michel était déjà arrivé. Il me donne encore quelques explications puis me conseille d'aller en ville car elle vaut la peine d'être vue. Sur la Grand place encombrée de touristes, je retrouve ma famille à la terrasse d'un café, le 'Eendracht'. Ça me rappelle l'arrivée de la course Cutty Sark à Anvers en 1993 où Dominique avait entendu sur la VHF que le voilier **Eendracht** naviguait du mauvais côté de l'Escaut et s'était fait tirer les oreilles sur le canal 16. Mes dames me quittent pour ne pas se trouver dans les encombres routiers et...

Je rentre à bord pour retrouver André, Jean-Pierre et Hubert, mes compagnons de croisière qui sont arrivés par le train. Ils se sont déjà installés et nous décidons de nous rendre en ville à notre tour pour boire un (autre) pot. A notre retour, nous sommes conviés à prendre l'apéro en compagnie de l'équipage au complet qui s'est installé dans le cockpit arrière. Les discussions vont bon train et on nous demande de bien vouloir demander l'autorisation avant de quitter le bord et de remplir le log-book au départ et au retour.

Il est bien tard quand Sibille nous annonce que le souper est prêt. Comme il est assez difficile pour nous de passer par la salle des machines, encombrés d'une assiette remplie, la distribution s'effectue par la fenêtre de la cambuse donnant sur la coursive extérieure tribord et nous nous rendons dans notre nouveau domaine pour nous sustenter. La table a été dressée et nous n'avons plus qu'à nous installer. On nous apporte encore du vin et des liqueurs douces. Michel, exceptionnellement, ne mangera pas

avec l'équipage et s'installe à notre table. C'est un peu étroit mais en se serrant un peu, nous y arrivons. Et voilà la première séance de photo. Tout le monde veut la sienne et Michel se met, de bon cœur, à notre service.

Est-ce le voyage ou une consommation modérée d'alcool ? Il n'est que 22h40, et pourtant, d'un commun accord, nous décidons qu'il est temps de débarrasser la table, de la ranger avec les chaises et d'ouvrir les couchages. Nous allons profiter d'une bonne nuit pour être en forme demain. Comme les places sont chères à bord, Michel et Sibille vont se sacrifier et coucher par terre dans notre mess. Espérons qu'en cas d'urgence, on ne marche pas sur eux.

La journée a été belle mais la nuit s'annonce fraîche et les hublots sont fermés. Les écrous de fixation qui maintiennent nos fenêtres marines nous servent aussi de portemanteaux ou porte-objets de toutes sortes. André est débrouillard et sa lampe électrique étant magnétique, il peut la coller contre la coque, à portée de main. Un peu inquiet, Jean-Pierre, lui, espère que les haricots à la sauce tomate qui accompagnaient la viande ne travailleront pas trop pendant la nuit.

Lundi 17/05/2010

07h15 Réveil : Il semble que tout le monde a bien dormi et pourtant, m'étant placé avec la tête dirigée vers l'arrière, je n'ai pas su m'étirer et allonger les jambes. Ça m'a gêné et la nuit prochaine, je placerai mon sac de couchage dans l'autre direction ; j'aurai plus de place car mes pieds pourront se glisser sous une armoire murale.

Bien que ce ne soit pas recommandé par la morale nouvelle (comme le Beaujolais nouveau), nous assistons à une petite séance de pipi pardessus bord. Il était temps ! Nous nous vêtons rapidement et allons aux informations.

Nous recevons de nouvelles explications sur la vie à bord et ce qu'il faut faire pour pouvoir prendre le petit déjeuner. Les assiettes, les tasses et les couverts ont déjà été installés sur la table. Nous devons juste aller nous servir à l'arrière. Nous avons le choix : du pain, des sandwichs, de la margarine, de la charcuterie, du fromage et des



mets sucrés. Nous recevons aussi du café, mais sans exagération.

Le petit déjeuner terminé, certains mettent de l'ordre tandis que d'autres demandent pour pouvoir utiliser la carte à puce et vont se laver au Yacht Club. Hubert est bien attrapé : il n'y a pas d'eau du tout dans la douche. Comme on prend rarement un marin en défaut, même s'il s'agit d'un ancien, à force d'examiner la petite pièce ressemblant à un isoloir de journées électorales, il se rend compte que la carte d'entrée, si elle est placée contre un bouton caché derrière le rideau de la douche, sert aussi à se laver, ou du moins à ouvrir le robinet d'eau.

Après le repas, nous apprenons que le compteur électrique qui fourni le 220V du quai, à bord, est activé comme les parcmètres, il faut mettre de l'argent dedans pour avoir du courant. A-t-on mal calculé ou était-ce voulu, mais le courant s'est coupé pendant la nuit. Cette situation a provoqué la destruction du chargeur de batteries et avant de partir, il va falloir s'en procurer un autre. Cela nous retardera jusqu'à 11h00, heure où Jean-Pierre (qu'est-ce qu'il y en a qui portent ce prénom !) arrive de Bruxelles avec le nouveau chargeur.

L'oisiveté étant la mère de tous les vices et pour ne pas que nous nous encanaillions, on procède par nous inculquer quelques règles de conduite à bord et nous commençons par la cérémonie de l'envoi du pavillon. Jean-Pierre a un sifflet de manœuvre, je sais l'utiliser, ce sera moi le musicien. Rassemblement sur la plage arrière et notre pavillon belge flotte fièrement au mât-reau, à l'arrière. Le rassemblement se prolonge car nous devons encore savoir bien des choses. Pour commencer, dans un souci d'uniformité, on nous demande de porter toujours notre casquette (moi qui n'en porte jamais, il est heureux que pour une fois, j'en aie prévu une dans mes bagages).

On nous a créé un rôle de quart : Noir, Jaune et Rouge. Il y aura donc le quart, le stand-by et le temps libre. Il y aura aussi les postes de manœuvre qui seront indiqués par trois coups de sifflet (terme officiel de la sirène dans les instructions nautiques). Il faut alors se rendre à



l'avant ou à l'arrière pour, dans la majorité des cas, procéder à l'éclusage ou l'amarrage. Sibille dirige à l'avant avec Hubert et Georges. A l'arrière ce sont Michel avec Jean-Pierre et André. Une divergence de vue avec le bosco sur la manière de faire un nœud de chaise nous permet de confronter nos idées et, entre nous, il me semble que la manière que le 'Maître principal Vittel', officier marinier de la Royale nous a enseignée lors de nos cours à l'ECSO-FN en 1956 est plus facile, plus pratique, plus sûre et plus rapide. Mais, à ma manière, le bout se trouve à l'intérieur de la ganse et 'On' n'aime pas.

Le chargeur n'est pas encore arrivé et Patrick, après l'avoir fait chauffer à l'aide d'une chaufferette, tente de démarrer le compresseur. Ce compresseur remplira les bombonnes d'air nécessaires au démarrage des moteurs de propulsion. Après de nombreux tours de manivelle, le compresseur tourne enfin et, pour nous faire patienter, on nous sert une moque de bonne soupe revigorante.

Hubert et moi sommes de quart mais nous ne naviguons pas ; alors, nous nous renseignons, nous nous informons sur le bateau. Me rappelant les problèmes de cantine de l'**Eupen**, je demande comment il faut procéder quand on désire consommer une boisson. Faut-il s'inscrire sur une liste, utiliser de petits 'loodjes', scellés de plomb que l'on achète à l'avance et qu'à chaque consommation, on glisse dans un tronc (boîte de conserve trafiquée) comme il y en a dans les églises pour les œuvres sociales ? Je suis vite rassuré car comme nous venons de payer notre écot pour le voyage, on m'assure que tout est compris, même les boissons que nous pourrions consommer hors des repas. Bien que n'étant pas un grand consommateur de liquides, me voilà rassuré.

11h00 - Poste de manœuvres et démarrage des moteurs de propulsion qui, après quelques tous-sotements, acceptent de se mettre à notre service. Sibille nous donne les informations sur la manière de lancer les amarres, que ce soit en simple ou en double. Dans les cas difficiles, ce n'est pas déshonorant d'utiliser la gaffe pour accrocher l'œil au bollard. Il est aussi strictement interdit de sortir les mains ou les pieds de l'enceinte du bateau et elle y veillera.

11h18 - Les quarts ne s'effectuent pas vraiment comme prévu et ce sont le patron et le bosco qui s'occupent de la navigation, tenant la barre chacun à leur tour. Mis à part l'amarre de pointe avant en double, toutes les amarres ont été rentrées. Lâchez tout à l'avant... nous venons de quitter le quai. Il faut lover directement les amarres pour qu'elles soient rapidement disponibles lors d'autres manœuvres. Nous n'allons pas loin car l'écluse ne se trouve qu'à une centaine de mètres. Hubert a la responsabilité des défenses. Au début, avec ma manie de la marine de plaisance, je voulais mordicus parler de 'pare-battages' et nous ne nous y retrouvions pas. Les portes arrière de l'écluse se ferment lentement

puis les vannes de vidange sont ouvertes et le niveau d'eau baisse lentement. Il faut constamment ajuster la longueur de cordage pour ne pas bloquer la descente du bateau. Il est d'ailleurs interdit de frapper les amarres à bord et pour le cas, bien improbable qu'une amarre se coinse avec le risque de voir le bateau pendu en l'air, Sibille a toujours à portée de la main un bon couteau de poche bien affûté. L'eau a atteint le niveau inférieur de la rivière et l'éclusier nous rend notre liberté en ouvrant les portes de sortie.

L'histoire semble être un éternel recommencement. Nous devons maintenant attendre que le pont de la rue principale soit levé. Il faut manœuvrer avec les moteurs et la barre pour réduire l'effet du vent qui ne veut pas que nous restions 'bêtement' sur place en attendant. Le pont est levé, nous pouvons passer et quelques badauds nous saluent et nous souhaitent bonne route. Le **Sambre** ne se tient plus de joie et frétille comme un goujon sorti de l'eau à l'idée de sa liberté retrouvée. Alors que tout s'agit autour de nous, nous avançons lentement, majestueusement en fendant à notre aise l'eau de la rivière.

Nous passons deux petites écluses et je m'étonne de l'équipement archaïque de la région flamande. Il n'y a aucun automatisme. L'éclusier, après avoir fermé une porte derrière nous doit faire le tour via les portes avant pour se trouver de l'autre côté de l'écluse et ainsi pouvoir fermer la deuxième porte. Après l'éclusage, il faut qu'il procède de la même manière pour ouvrir les portes avant.

Nous sommes environnés par la campagne et quelques fois nous naviguons au milieu des bois. Nous avons pris l'habitude du bruit des moteurs et c'est à peine si nous en ressentons encore une gêne. De nombreux oiseaux aquatiques nous entourent et certains petits, tout jeunes, conseillés par leur maman, réalisent des prodiges pour ne pas être broyés par nos hélices.

Sans pour autant l'avoir effectué, nous avons terminé notre quart depuis longtemps. Il n'y avait pas de patates à peler ni de vaisselle à faire, alors je profitais du paysage, comme chevillé à la plage avant. Brusquement, j'entends dans le lointain comme un bruit de crêcelle. Y aurait-il des butors dans le coin ? Je file à toute vitesse jusqu'à mon lit et je m'empare de la paire de jumelles qui ne me quitte presque jamais et qui m'attendaient, pendues à un hublot. De retour sur la plage avant, j'observe les petits bosquets et les champs avoisinants. Rien ne bouge et je continue à entendre ce bruit métallique bizarre. Le ton change un petit peu et je finis par reconnaître la 'Marche de la Force Navale'. Quelle bonne blague, Fred, le patron met un peu d'ambiance en faisant jouer son GSM devant le micro d'appel. Ce n'est pas ce que l'on peut appeler de la 'Haute fidélité', mais nous aurons droit à de la musique de l'épopée napoléonienne et autres chants virils. Ça fait passer le temps et nous rappelle, en plus mauvais encore, les hauts-parleurs des gares informant les voyageurs.

La pluie s'est mise à tomber et il faut enfiler son ciré ou tout ce que l'on a apporté d'étanche, si l'on veut rester sur le pont pour profiter du et des paysages. Elle s'arrête un peu avant Ninove qui resplendit de soleil, soleil qui séche rapidement tout ce que ses rayons peuvent atteindre.



Ninove est une ville un peu plus grande et son écluse est à l'avenant. Nous passons rapidement et, vers 13h48, en quittant la ville, nous sommes salués par quelques élèves et profs de l'institut technique HH. Harten. Denderleeuw a aussi son écluse tout aussi moderne. Au moment où on nous ouvre les portes de sortie, un problème survient. Une énorme bûche empêche l'ouverture complète de la porte. Le préposé aux manœuvres tente de la déloger avec une gaffe qui s'avère trop courte. Il saisit alors une autre gaffe nettement plus longue et comme un valeureux chasseur de baleines, il harponne le morceau de bois perturbateur et le ramène sur la berge. Il peut terminer son travail et nous reprenons notre route sinuuse.

Sibille est heureuse car elle est arrivée à terminer la préparation du dîner en profitant des temps morts entre les manœuvres. On mange en vitesse à 15h30. En vitesse, car nous avons bien avancé et l'écluse d'Alost est déjà en vue.

L'éclusage se passe très bien, puis on nous signale que nous ne pouvons pas continuer car il est interdit de lever les ponts qui suivent, aussi longtemps que la sortie des classes ne sera pas terminée. On nous fait poireauter ainsi pendant près d'une heure. Les classes se sont-elles vraiment vidées complètement ? On nous signale que les ponts vont se lever et qu'il faut nous dépêcher, ce que nous n'avons pas vraiment envie de faire, à chacun son tour de poireauter. Que se passe-t-il devant ? Une péniche qui porte bien son nom, Vagabond, s'est détachée du quai où elle était amarrée et tente de nous barrer le passage. Peu après que nous soyons passés en 'slalomant' adroïtement, la Dendre est bloquée par un vagabond qui se trouve placé perpendiculairement au sens de la navigation. Pour peu que son tirant d'eau soit élevé, Vagabond forme peut-être un barrage.

Nous sommes vraiment en retard sur l'horaire prévu et il est déjà 18h00 quand l'écluse maritime de Dendermonde se profile dans le lointain. Notre arrivée est annoncée et la porte de l'écluse

va bientôt s'ouvrir. Il s'agit cette fois d'une écluse nettement plus grande que celles passées précédemment. Nous serons bientôt sur l'Escaut et avec un peu de chance, nous rattraperons notre retard.

Mal balisée ou plutôt, pas balisée du tout, la Dendre, à cet endroit, nous joue un tour de cochon. A peine éloigné du centre de la rivière, la profondeur diminue dramatiquement et nous nous échouons. Le bateau s'arrête, signe qu'il se passe quelque chose d'anormal. Patrick jette un coup d'œil par dessus bord et constate que les jets d'eau, virils, qui tels des panaches blancs, ornaient la coque à bâbord et à tribord ont disparu. Plus rapide qu'un météore, notre mécano dégringole toutes les marches le séparant de la passerelle à la salle des machines et arrête les moteurs en catastrophe. Ils sont envahis par la boue du fond du ruisseau qu'est devenu la Dendre et l'eau de refroidissement ne passe plus. Il faut nettoyer les filtres ! Une trentaine de mètres nous séparent de la berge et la profondeur est de moins d'un mètre. On envoie le pavillon 'M' (Mon navire est stoppé et n'a plus d'erre). C'est plus élégant que les trois boules noires dans le mat signifiant 'Navire échoué'. Comme il n'est pas question de rester là toute la nuit, il faut trouver une solution pour nous sortir de ce mauvais pas.

De nombreuses idées fusent comme : Amarrer un cordage sur la berge opposée et se haler vers le centre de la rivière - à l'aide du canot pneumatique, porter l'ancre vers le milieu et, aussi, se haler vers le centre en recommençant quelques fois la manœuvre. Si la hauteur d'eau dans l'Escaut est suffisante, pourquoi ne pas demander que l'on ouvre les portes avant et arrière de l'écluse pour envoyer de l'eau dans la rivière. Je me demande aussi si le chaland barrant la Dendre à Alost n'est pas responsable de ce déficit en eau. De toutes manières, la régie des voies navigables de Flandre auraient dû baliser cette partie dangereuse de la rivière. On prend alors la décision d'explorer les fonds environnants. Nicolas et Sibille sont chargés de cette tâche et peu après, gonflent et arment le canot pneumatique qui est rapidement mis à l'eau. A 3 mètres sur notre tribord, il n'y a plus que 40 centimètres d'eau. Allons-nous nous en sortir ?

Pendant ce temps les transactions via la VHF vont bon train dans un sabir pas toujours très flamand. Comment doit-on dire 'échoué' en flamand ? C'est Georges le polyglotte qui sauve la situation. On envoie nos explorateurs trouver l'éclusier pour demander qu'il nous donne de l'eau. Transactions positives ou alors, complexe de culpabilité de l'autorité ? On nous propose d'ajouter de l'eau dans la rivière. C'est une bonne nouvelle qui nous apprend que le niveau de l'Escaut est plus élevé que celui de la Dendre. Nous avons déjà reçu 25 centimètres et on sent que le **Sambre** cherche à se dégager. Mais ce n'est pas suffisant.

Pendant tout ce temps, des badauds et employés des voies navigables nous observent depuis



la berge. On tente de communiquer, mais la langue et la distance restent des problèmes. Il faut encore ajouter deux fois 5 centimètres pour enfin retrouver notre autonomie. Aurions-nous eu droit à cette faveur si le chenal avait été balisé correctement et qu'il y eût faute de notre part ? Pendant tout ce temps, Patrick nettoie les filtres et quand tout est remonté, les moteurs sont démarrés, arrêtés et nettoyés encore une fois. On remet en marche et ça fonctionne. Nous allons nous amarrer au mur précédent l'écluse. Il est trop tard pour écluser maintenant. Nous passerons la nuit dans la nature, une nature plutôt inhospitalière, se composant d'un énorme mur en ciment et d'un terrain vague en guise de quai où quelques engins de chantier mal alignés, composent le paysage. Nicolas et Sibille reviennent à bord, il est 20h10.

Nous devons fêter cette victoire sur l'adversité et nous prenons un bon apéro. Pourquoi marcher sur une jambe ? L'apéro se prolonge et ce n'est qu'à 22h30 que nous passons à table. Nous sommes gâtés car le steak est savoureux et ce qui ne gâte rien, il est copieux. Le souper nous permet de relater à notre manière les événements de l'après-midi. Nous débarrassons la table, préparons nos lits et portons assiettes et couverts à la cambuse. L'équipage nous convie à prendre le dernier verre qui va continuer jusqu'à l'instant de la révélation. Sortie de derrière les fagots, une bouteille de 'Tafia' est débouchée et les petits verres distribués. Ouf, c'est plutôt corsé, mais c'est un régal. Il ne m'en faudra qu'un seul et au moment où le petit croissant de lune qui se mirait dans l'eau de la rivière, se couche, je décide de faire pareil. André tient à m'accompagner. Hubert et Jean-Pierre nous rejoindront un peu plus tard. C'est alors qu'un petit accident prévisible se produit. Jean-Pierre veut se retourner sur sa couchette trop étroite et tombe par terre. Un peu sonné mais pas blessé, il remonte dormir à son troisième étage et, alcool et choc aidant, il passe une nuit presque paisible.

Mardi 18/05/2010

Je me réveille à 6h45 et monte sur le pont. Je suis le seul éveillé et debout, et je me trouve entouré par une épaisse purée de pois qui fait

disparaître tout ce qui m'entoure. L'eau, comme un chaudron de sorcières laisse échapper de gros flocons de vapeur et à l'arrière du bateau, une grande quantité d'objets divers, paille, bran- chages, sachets en plastique, boîtes de conserve et bien d'autres choses, s'est accumulée contre le tableau arrière. Le courant (d'eau) semble revenu.

Après le petit déjeuner, tout le monde est bien réveillé et Patrick réveille aussi les moteurs, il est 9h15.

A 9h50, la sirène nous appelle aux postes de manœuvre pour entrer dans l'écluse. Eclusage rapide qui nous mène dans l'Escaut sauvage. Il est plus sinueux que la Dendre et aussi beaucoup plus boueux. Suite à notre aventure de la veille, je porte une attention toute particulière à la pression de l'eau de refroidissement des moteurs. Le soleil brille et comme il n'y a plus d'écluses pour le moment, nous passons rapidement les petites villes de St-Amand et Mariekerke avant d'arriver à Tamise. Plusieurs bateaux de la Force Navale furent construits à Tamise et mis à l'eau dans le sens de leur longueur et non comme c'est souvent le cas, la poupe d'abord.

Contrairement à mon expérience, l'écluse de Wintham ne nous fait pas attendre très long- temps et à 12h20 nous sommes en pleine ascension. Nous entrons dans le Canal Maritime et on me propose de barrer. Je ne me le fais pas dire deux fois. C'est passionnant mais je suis au soleil et en plus, je n'ai pas chaussé mes lunettes de soleil. Un peu avant l'écluse de Zemst, c'est Hubert qui reprend mon quart. Il passe un pont puis, contrairement à Wintham, ici il faut attendre et pour contrer les effets du vent, il faut de nouveau manœuvrer pour rester sur place. Jean-Pierre me signale que mon dîner est prêt et je suis seul à table car les autres, eux, se sont régaleés alors que je barrais.

Coup de théâtre sur le **Sambre**. Les règles du jeu ont été modifiées en cours de partie. Il nous faut ajouter €20,00 aux €20,00 déjà versés. Ce n'est plus comme nous l'avions benoîtement cru €20,00 pour le voyage, mais c'est devenu €20,00 par jour de voyage. Il y en a qui sont surpris, surpris mais pas étonnés, car après cette deuxième ponction, certains risquent d'être emmenés au poste pour vagabondage au moindre contrôle policier. Heureusement que nous n'avions pas embarqué pour une semaine.

Mheuh, mheuh, mheuh, postes de manœuvre pour entrer dans l'écluse. Bien que ce ne soit pas le cas, elle donne l'impression d'être encore plus grande que celle de Wintham. Nous nous amarrons aux bollards flottants qu'il faut sans cesse contrôler car il est toujours possible qu'ils se bloquent. En peu de temps nous avons monté l'équivalent d'un étage et demi et nous reprenons notre route.

Nous reprenons la route et le pont de Humbeek et le Verbrande Brug, où nous saluons la mémoire du caporal Trésignies, sont rapidement

franchis après qu'ils se soient levés pour nous livrer passage. Je sens que l'air a changé, c'est celui de Vilvoorde et pourtant, nous ne sommes pas encore arrivés. Le Vilvoorde Bridge et celui du Ring 0 qui ne doivent pas se lever sont à peine remarqués. Depuis Zemst, c'est Hubert qui a conservé la barre. C'est ensuite le pont de Buda. Nous évoquons les défuntes 'Cokeries du Marly' et le train charbonneux, qui traversait le pont à la vitesse du cheminot qui marchait devant, avant de retrouver le réseau ferré national. C'est industriel maintenant. Les berges du canal nous montrent un côté peu agréable, comme les nombreuses carcasses de voitures qui attendent d'être envoyées vers l'un ou l'autre haut-fourneau ou fonderie. Les réservoirs de fuel et essence resplendissent au soleil, puis ça se calme et nous arrivons au BRYC. André tente de nous montrer 'Le Malin', son bateau.

Le pont Van Praet, celui de Laeken et demi tour dans le bassin Beco. Nous nous amarrons à la péniche des Cadets et nous procémons encore au rangement complet du **Sambre** et de la mise en ordre de la salle des machines. André devant nous quitte rapidement à oublié sa belle lampe torche, aimantée, à la coque bordant son lit. Nous sortons nos bagages, nous nous saluons avec un peu d'émotion. Les portes sont fermées à clé. Il est 17h00, notre beau voyage se termine ici. Peut-être y aura-t-il une suite. Nous verrons bien.

Epilogue : Ce qui est certain, c'est que pendant quelques jours, régulièrement, à la maison ou dans l'auto, j'entendais encore le bruit des moteurs et j'avais, dans les narines, cette odeur caractéristique de bateau en cours d'activité. Maintenant c'est terminé et c'est bien regrettable.

Georges Linet

mai 2010



Un nouveau bateau pour DAB-Vloot – Ostende



{1}

Le 28 février dernier, le monde maritime professionnel belge était invité à l'initiative du DAB – Vloot (Dienst met Afzonderlijk Bestuur – Service à Gestion Indépendante - Flotte) à Ostende, pour y assister au baptême d'une nouvelle unité : le **Zeetijger**.

Le DAB – Vloot est en fait un département faisant partie de l'entité *Agentschap Maritieme Dienstverlening & Kust*, à savoir l'*Agence des Services Maritimes et Côtiers* (communautarisée) qui, relevant du Gouvernement flamand, est essentiellement chargé de missions telles que :

1. assurer le service, la disponibilité et la sécurité des pilotes de mer, en veillant au respect des règles des *Vessel Traffic Services-VTS*;
2. gérer le trafic maritime via la chaîne-radar mer du Nord-Escaut et assurer une circulation fluide et sécurisée du trafic maritime dans les diverses régions relevant de sa compétence;
3. administrer les services hydrographiques et hydrométéorologiques pour la zone côtière, initier le sauvetage en mer tout en implémentant un rôle essentiel dans la structure de la Garde côtière;
4. assurer la gestion intégrée des zones côtières, par la protection du littoral contre les tempêtes, la gestion des plages et des dunes, la gestion des infrastructures des ports de plaisance et ports de pêche côtière, etc.

Ce jour-là, sous un grain hivernal coutumier de la mer du Nord, la ministre de la Mobilité et des Travaux Publics Hilde Crevits, baptisa officiellement cette imposante unité de servitude qui prendra service au sein de la flotte des quelques 45 autres unités mises au service de la navigation hauturière par l'Agence. Et, avant le lancer la traditionnelle

bouteille de champagne contre la proue, de déclarer : « ... qu'il était essentiel de disposer d'une flotte de navires modernes, écologiques, aptes à pouvoir réagir rapidement, en toutes circonstances et de manière efficace dans nos eaux territoriales. Que ce soit pour assurer une gestion sans failles du balisage en mer ou sur l'Escaut (255 bouées), intervenir d'urgence en cas de pollution marine, de porter assistance aux navires en détresse ou plaisanciers en goguette, ou autres calamités climatiques. Telles seront désormais les missions assignées au **Zeetijger** ».

Ce très polyvalent Tigre des Mers, de 309 t.br., de 30.08 m de long et 9.10 m de large pour 3.20 m de tirant d'eau, a été construit sur les chantiers Damen de Hardinxveld (P.B.) et est étiqueté 7.000.000 d'euros. Il remplacera à terme, le baliseur **Zeearend** de 50 ans d'âge et, signe des temps modernes, il est équipé de deux moteurs propulsifs diesels écologiques, c'est-à-dire à faibles émissions de souffre et de NOx.

Pour exécuter des missions de lutte contre la pollution par exemple, il dispose, non seulement de deux pompes d'une capacité de 50 m³/h à 4.8 bar, mais peut aussi embarquer un vaste conteneur spécial pour stocker le pétrole recueilli en mer, avant de le débarquer à Ostende, pour y être traité.

De conserve avec les **Zeehond** et **Ter Streep**, aux silhouettes familières, une unité spécifique d'intervention rapide est ainsi mise en place qui, en cas de calamité majeure, peut-être coordonnée par le S.P.F. Santé publique et Environnement.

Avec ce **Zeetijger**, qui est également bien sûr, équipé pour combattre les incendies au moyen d'une pompe de 75 m³/ h à 8 bar, le port d'Ostende dispose désormais d'un second remorqueur lourd pour assister, à l'ouvert de nos côtes, les gros porteurs qui



naufragent ou autres navires en difficultés. Le but constant des autorités étant de sécuriser idéalement les voies maritimes de cette mer où passent chaque année, près de 100.000 navires!

Et de lui souhaiter : fair winds and following seas!



A/b du Zeetijger lors d'un galop d'essai {3}

Fiche technique

L.O.A. : 30,08 m

Largeur : 9,1 m

T. eau : 3,2 m

Déplacement : 309 GrT - 92 t.j.n.

Vitesse : 11,5 noeuds

Équipage : 7 hommes

Propulsion : 2 x Caterpillar Type 3512B TA entraînant 2 hélices à 4 pales fixes de 2,25 m de diamètre.

Puissance : 2460 bkW (3340 bhp) à 1.600 rpm

Hélice d'étrave hydraulique développant 184 kW (250 bhp)

Génératerices : 2 x Caterpillar C4.4TA
Puiss. : 2 x 107,5 kVA, 230-400 V

Pompes de transfert : 2 x VWSI 8020 - 50 m³/h à 4,8 bar

Pompe incendie : VM Motori 75 m³ / h. à 8 bar

Grue hydraulique de pont : Heila HLRM 170-4SL 7,9 t. (m) à 17,93 m

Towing winch : 50 t.(m) à 5 m/min ou 75 t. (m) en point fixe

Tugger winch : Brevini 8 t.(m) à 4,5 m/min.

Force au point fixe (bollard pull) : 50 t.

Capacités diverses :

- combustible : 175 m³
- eau potable : 41 m³
- huile et lubrifiant : 3,10 m³ + 7,3 m³
- huile vidange : 4,30 m³
- bilge water : 4,30 m³
- eaux usées (sewage) : 3,30 m³



{4} A/b du Zeetijger lors d'un galop d'essai

Freddy Philips

Membre de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Source photos :

{1} : © Damen Shipyards

{2},{3},{4},{5} : © Fr. Philips



{5} Cadet de l'IBIS présentant la paire de ciseaux officielle à la ministre au baptême du Zeetijger (d.d. 28 février 2011)

Laatste brief aan

1e Kwartiermeester-chef (b.d.) Nadine Vansteenkiste

Nadine,

Ik stuur je nog een laatste briefje, eigenlijk een klein aandenken aan onze jarenlange samenwerking bij IRP, Neptunus en de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Jij kwam bij de Zeemacht in februari 1976. Ik kwam binnen in oktober van hetzelfde jaar. Na mijn opleiding zou ik samen met MAT Linda Schellinck naar Neptunus in Oostende bij Chef Van Haverbeke muteren. Daar kregen we te horen dat er al een "Damar" werkte, maar dat die een cursus volgde te St. Kruis.

Na nieuwjaar 1977 kregen we je pas te zien. Ik vond het wel leuk dat er op de dienst nog een vrouw werkte die ook al mama was, zoals ik.

Het ijs was gebroken. We begonnen elkaar beter te kennen. Een van de gespreksonderwerpen waren natuurlijk de babbels over onze peuters.

Januari 1977 was voor ons ook het 1ste Galabal van de Zeemacht, waar wij moesten helpen met de organisatie en secretariaatswerk. Veel werk. De omslagen voor de uitnodigingen moesten in die tijd nog allemaal met de hand geschreven worden. En laat ons dan maar niet terug denken aan al de postzegels die we toen nog allemaal moesten likken en plakken. Na een jaar of 10 kregen we een frankeermachine, waar we toen heel blij mee waren. Wat een modernisering!!

Jij had een full-time job met al het dactylowerk en het maken van stencils. Wij moesten je helpen met het versturen van de brieven in verband met het lidgeld voor Hulpbetoon, samen met het drukwerk voor het werven van abonnementen voor het "Maritieme Tijdschrift Neptunus". In die tijd werd de lay-out van het tijdschrift nog in elkaar gestoken door Chef Van Haverbeke en was het een werk

van knippen en plakken. Zo maakten wij kennis met het tijdschrift.

Jij deed de boekhouding en het bijhouden van het kasboek (toen had Neptunus een heel klein boetiekje met de verkoop van dassen, bierpotten, asbakken en stickers). Dan hadden we in het weekend (vooral in de zomermaanden) nog de expo's en rekruteringsdagen van de Zeemacht. Vooral in Limburg en Wallonië georganiseerd door de dienst IRP (nu IPR). We waren fier om daar aan mee te mogen werken, trots op ons uniform en we waren vooral nog jong.



Nadine, Linda, mezelf en Chef Van Haverbeke.



En toen kreeg jij je eerste computer, in vergelijking met nu, een mastodont van een machine en met van die grote Floppy disks. Een hele vernieuwing en vanaf toen ging alles in een supersnelheid. We zouden een "Info-Marine" maken, nieuws van en over de verschillende schepen

en hun bemanningen, marinebasissen en kazernes van de Zeemacht. Jij het tikwerk en ik het drukken op een offsetmachine (de ene keer met goed resultaat, een andere keer veel minder), maar wel steeds met vuile handen als gevolg.



Zoeken naar nieuwe adressen van onze leden (1984).

In de jaren '80 is de "Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht" gestart met een hospitalisatieverzekering voor alle leden van de vereniging. Het werd een succes en jij hield alles nauwgezet bij. Het was je paradijs!

Nu zijn er nog steeds een aantal gepensioneerden die mede dankzij jouw inzet van die verzekering kunnen genieten.

Later deed de echte computer zijn intrede inclusief muis. Ik weet nog goed hoe we toen gelachen hebben. Je had geen plaats genoeg om met die muis te werken. Je had nog niet door dat, door met de muis te bewegen, je eigenlijk genoeg had aan een klein plaatsje. Ik deed toen het lidgeld en jij vond dat ik dat beter kon inbrengen op de computer, of dat ik het moest proberen. Een keer al de gegevens ingevoerd waren (waar jij me heel veel bij geholpen hebt) was het een klein kunstje om het lidgeld bij te houden. Eigenlijk ben ik begonnen werken met de computer door jouw doorzettingsgeest, en daar ben ik je nu nog dankbaar voor.

En toen in 1987 kwam de dag dat er gezocht werd naar een nieuwe secretaris voor Neptunus. Jij hebt die taak op je genomen tot de dag dat je met pensioen bent gegaan.



Nadine als secretaris van Neptunus

Het tijdschrift was met jouw 20 jaar lang in goede handen. Je zette je in voor de volle 100%, zoals we dat van jou gewoon waren, met hart en ziel.

De modernisering bracht mee dat het zetten van teksten bijna niet meer bij de drukkerijen gebeurde. Wij vonden dat we een avondcursus Pagemaker moesten volgen, en zo gezegd zo gedaan, we schreven ons in. Ik kwam bij jouw thuis eten voor we naar de cursus gingen en we hadden een prachtige tijd.





We hebben samen tot 's avonds laat op de computer gewerkt aan de eerste Neptunus. Jij moest dat niet doen, maar zo kende ik jou, altijd klaar om mij of om iemand te helpen. Nadine, we hebben ook onze moeilijke momenten gekend zowel privé als op het werk, maar een goed gesprek kon veel oplossen en we moesten daarom niet altijd dezelfde mening hebben. Na 31 jaar samen gewerkt te hebben kenden we elkaar door en door. Zelfs zonder woorden wisten we van elkaar als er iets was.

<= 1KC Rita Vande Velde, Nadine en mezelf.
(Opendeur Bevekom/Beauvechain)

op pensioen ging. Je had je kinderen en kleinkinderen, je zou reizen, zelfs een cruise was er gepland toen het noodlot toesloeg en je levensgezel Eddy zwaar ziek werd en een paar maand later stierf aan kanker. Ik wist niet goed hoe ik je kon troosten maar ik heb geprobeerd je te steunen in die moeilijke periode. We hadden in die 3 jaar dat je op pensioen was heel veel contact en dat maakt me nu heel blij.

Nadine, toen je met pensioen ging heb ik je verschrikkelijk gemist op het werk, maar ik kon en mocht je altijd bellen. Nu we tijd konden maken voor elkaar was er die verschrikkelijke dinsdagavond.

Vandaag mis ik je meer dan ooit, maar ik kan je niet meer bellen en ik mis onze gezellige babbels, onze plezierige uitstapjes naar Brussel en Antwerpen....

Nadine, hier heb ik vanuit mijn herinneringen, **mijn hart** laten spreken.

Mijn hart waar er altijd een plaats voor U zal zijn.



Nadine, wij samen op je laatste werkdag (2007)

1 maart 2011

1KC (b.d.) Karien De Deyne

Je collega maar vooral je moatje

Vlootbezoeken Zeebrugge januari - mei 2011

SHIP	Nat.	Hull	Harbour	Period
FS TIGRE	FR	A 754	BRUGGE	7 JAN -10 JAN
FS LEOPARD	FR	A 748	BRUGGE	7 JAN -10 JAN
FS LYNX	FR	A 751	BRUGGE	7 JAN -10 JAN
FS EGLANTINE	FR	A 771	BRUGGE	7 JAN -10 JAN
HNLMS HAARLEM	NL	M 853	ZEEBRUGGE	11 JAN - 31 JAN
HNLMS SCHIEDAM	NL	M 860	ZEEBRUGGE	18 JAN - 25 FEB
HNLMS VLAARDINGEN	NL	M 863	ZEEBRUGGE	31 JAN - 4 MRT
FGS BAD BEVENSEN	GE	M 1063	ZEEBRUGGE	27 FEB - 12 MRT
HMS SEVERN	UK	P282	BRUGGE	15 MAR - 17 MAR
HMS TRACKER	UK	P274	OOSTENDE	29 MAR - 30 MAR
HMS TRACKER	UK	P274	ANTWERPEN	30 MAR - 01APR
HMS TRUMPETER	UK	P274	ANTWERPEN	30 MAR - 01APR
HMS PUNCHER	UK	P274	ANTWERPEN	30 MAR - 01APR
HMS TRUMPETER	UK	P294	OOSTENDE	31MAR - 01APR
HMS PUNCHER	UK	P291	OOSTENDE	31MAR - 01APR
HMS TRUMPETER	UK	P294	OOSTENDE	05 APR - 06 APR
HMS PUNCHER	UK	P291	OOSTENDE	05 APR - 06 APR
HMS TRUMPETER	UK	P294	OOSTENDE	08 APR - 09 APR
HMS PUNCHER	UK	P291	OOSTENDE	08 APR - 09 APR
HMS TRUMPETER	UK	P294	BRUGGE	06 APR - 08 APR
HMS PUNCHER	UK	P291	BRUGGE	06 APR - 08 APR
HMS PUNCHER	UK	P294	BRUGGE	06 APR - 08 APR
HMS PUNCHER	UK	P291	BRUGGE	06 APR - 08 APR
HMS TRACKER	UK	P274	BRUGGE	08 APR - 10 APR
HMS TRACKER	UK	P274	BLANKENBERGE	10 APR - 11 APR
HMS RAIDER	UK	P275	OOSTENDE	19 APR - 20 APR
HMS RAIDER	UK	P275	ANTWERPEN	20 APR - 22 APR
HMS RAIDER	UK	P275	BRUGGE	24 APR - 25 APR
USS MONTEREY	US	61	ANTWERPEN	27 MAR - 02 APR
FS PLUVIER	FR	P678	BRUSSEL	01 MAR - 04 MAR
HNLMS URANIA	NL	Y8050	OOSTENDE	27 MAY - 30 MAY
HNLMS SCHIEDAM	NL	M 860	ZEEBRUGGE	22 MAR - 25 MAY

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn op de 1ste april 2011 met pensioen gegaan.

De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-maîtres repris ci-dessous partent à la pension le 1 avril 2011.

La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



CPV Goddyn, Marc

CPV Marsia, Luc
CPF Maes, Ronald
1MC Dierickx, Dirk
1MC Van Ryckeghem, A.
MTC Cannaerts, Jan
MTC Claeys, Martine

1KC Aerts, Albert
1KC Dalle, Gerda
1KC Hannecart, Josette
1KC Oeyen, Robert
1KC Vanhille, Dirk
1KC Van Noten, Liliana



1MC Bassens, Patrick



1LV Delanghe, Franky



MPC Van Hyfte, Achiel



1KC Schotte, Nicole



1QC Vandendriessche, Patrick

**Met leedwezen melden wij U het overlijden
van:**

1KC	Eddy	ROGIERS	(°22 09 56	† 26 03 11)
1QC	Peter	VANDEKERCKHOVE	(°22 05 67	† 22 11 10)
1LV (e.r.)	Philippe	DESCAMPS	(°12 06 50	† 31 12 10)
1LV (b.d.)	Roger	VANBLAERE	(°01 06 22	† 06 12 10)
1OM(b.d.)	Marcel	CASTERMANS	(°10 03 25	† 18 01 11)
1MC (b.d.)	Robert	BEERNAERT	(°01 09 32	† 18 02 11)
1MC (bd)	Jacques	BEYENS	(°28 02 33	† 28 11 10)
1MC (b.d.)	Louis	DENYS	(°26 11 24	† 06 01 11)
1MC (b.d.)	Camille	DE VLIEGHER	(°08 02 34	† 24 02 11)
1MC (b.d.)	Antoine	GEERTS	(°14 07 32	† 23 09 10)
1MC (b.d.)	Victor	GRENSON	(°08 04 27	† 11 09 10)
1MC (b.d.)	Raymond	PILLU	(°07 01 28	† 11 01 11)
1QC (e.r.)	Alain	JOPART	(°09 10 64	† 08 03 11)
1KC (b.d.)	Nadine	VANSTEENKISTE	(°20 10 51	† 28 12 10)
KMC (b.d.)	Daniel	BAUGNIET	(°05 10 55	† 03 03 11)
KMT(b.d.)	Werner	BRUYNEEL	(°27 04 40	† 24 11 10)
1MT (e.r.)	Jean-Pierre	MARTINESSE	(°02 04 60	† 23 03 11)

**C'est avec beaucoup de regrets que nous vous
faisons part du décès de:**



CPV (e.r.) Walter LEMAIRE
(°03 03 22-† 05 03 11)



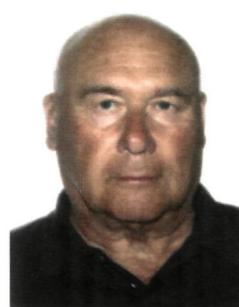
1LZ (b.d.) Louis MAENHOUT
(°18 12 21-† 28 01 11)



1LZ(b.d.) Omer ROETS
(°27 08 28-† 13 02 11)



1OM (b.d.) Jean-François WINKELMANS
(°26 09 54-† 22 03 11)



1MC (b.d.) Georges NYS
(°28 01 38-† 05 03 11)



MAT (b.d.) Guillaume VANTIEGHEM
(°12 06 28-† 03 11 10)

15^{de} verjaardag van de Admiraal Benelux
15^{ème} anniversaire d' Amiral Benelux



Tentoonstelling
Exposition

16 juni - 15 sept 2011
16 juin - 15 sept 2011

Koninklijk Legermuseum
Musée Royal de l'Armée

De Belgische Marine Schilders vzw &
de Nederlandse Vereniging van Zeeschilders

Les Peintres de Marine Belges asbl &
l'Association des Peintres de la mer des Pays-Bas

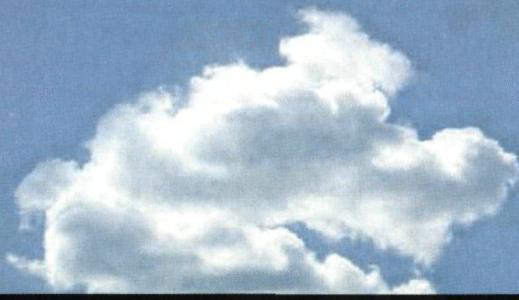
LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

(†) ACKX V. Oppermeester (b.d.) - MIDDELKERKE
 ADAM P. - JODOIGNE
 ADRIAENS P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 ADRIAENSENS A. Oppermeester - TIELRODE
 ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
 ANDRIES J.-M Oppermeester-chef - BRUGGE
 ANGILLIS D. Vaandrig ter Zee - OOSTENDE
ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines MERVERGNIES-LEZ-LENS
ASS. Nationale des Anciens de la Marine (ANAM), Nationale vereniging Oudgedienden ATH
 BAERT J. Luitenant-ter-zee (R) - BOOM
 BAEVENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 BASTIN B. Lieutenant de vaisseau - GREZ-DOICEAU
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
 BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
 BELLEMANS M. Korvetkapitein (R) - NINOVE
 BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
 BERGANS A. - TROOZ
 BERGEZ J. Korvetkapitein - ST. ANDRIES
 BERO M. - OOSTENDE
 BERTIAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)
 BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - DE HAAN
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 BLANCKE N. - BRUGGE
 BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE
 BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOFFE A. - BRUXELLES
 BOGAERT M. - ANTWERPEN
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
 BONTE R. 1e Maître Chef (e.r.) - OOSTENDE
 BOURLET G. Oppermeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BRACKE A. Kapitaine-ter-zee IMM - DE PINTE
 BROUCKE D. 1ste Matroos (b.d.) - ASSEBROEK
 BRUNEEL Ch. 1ste Meester - ASSEBROEK
 BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROSELARE
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSSENS-VANHOVE A. 1ste Meester-chef (b.d.) - BRUGGE
 CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
 CLAREMBAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLERINX R. 1ste Meester-chef - BORGLOON
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 COLLETTE J-M Maître Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) - AALTER
 COOMAN W. Korvetkapitein (R) - HALLE
 COPPENS J.-F. Matelot (e.r.) - OOSTNIEUWKERKE
 COPPIETERS de GIBSON B. Capitaine de corvette IMM - WEZEMBEEK-OPPEM
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
 COURTIENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 COVELIERS J. - KNOKKE-HEIST
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYVERS M. - BLANKENBERGE
 DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 DAMMAN L. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - KOEKELBERG
 DANGOTTE J. Matelot Milicien - GENAPPE
 DE BEURME J. Fregatkapitein - ST. LAUREINS
 DE BIE R. - BRUXELLES
 DE BODE R. Korvetkapitein - ERPE-MERE
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
 DE COCK Ph. Korvetkapitein SBH - BRUGGE
 DE COOMAN P. - BRUXELLES
 DE DECKER J. Kapitaine-ter-zee (R) - GENT
 DE FAYS P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE
 DEHIN L. Lieutenant de vaisseau (R) - LIEGE
 DE JONGHE M. Fregatkapitein - ANTWERPEN 6
 DE JONGHE W. Quartier Meester milicien - EDEGEM
 de LANGHE M. - OOSTENDE
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE
 DE LANGHE-MEYERS S - BRUGGE-ASSEBROEK
 DE MAESSCHALCK L. Korvetkapitein SBH - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE RUYTTER G. Fregatkapitein (b.d.) - DIKSMUIDE
 DE RUYCK P. - OOSTENDE
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAECKER J. - BRUGGE
 DE SCHEEMAECKER H. Oppermeester (b.d.) - KORTRIJK
 DE TREMERIE G. Luitenant-ter-zee eerste klasse (b.d.) - OUDENBURG
 DE WACHTER W. - BORGERHOUT
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DEBAISIEUX G. Maître (R) - FRAMERIES
 DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
 DEGRAER P. Korvetkapitein IMM - GRIMBERGEN
 DEGROOTE L. Kapitaine-ter-zee SBH (b.d.) - WETTEREN
 DELAFONTENYE K. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
 DELBRASSINE Y. Korvetkapitein - BRUGGE
 DELFERRIERE R. Maître - CHARLEROI
 DEMAIN F. - FONT-L'EVÉQUE
 DEMEYER H. Eerste-meester-chef - MOORSLEDE
 DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLEGEM
 DEPIERREUX-ARTOIS C. Enseigne de vaisseau de 2e classe - DE HAAN
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 DOCKIER R. Eerste Matroos milicien - HOEVENEN
 DONCKERS H. - BRUGGE
 DUBOIS G. Eerste Quartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
 DUHOUX J.-M. - ST- SAVIN
 DUNSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. Meester (R) - GENT
 DUMONT F. Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
 DUSAUCOIS J.C. - LESSINES
 ECTORS M. Divisieadmiraal - HOFSTADE
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
 FAJCT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
 FLAHAUT-LACROIX L. - KNOKKE-HEIST
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 FRANCOIS M. - BRUXELLES
 FRILLIER F. - BEAUFORT
 GALLEYN J. - DIKSMUIDE
 GEERINCKX J. - KNOKKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES 5
 GHEYSENS G. - DILBEEK
 GHIJS R. - NIEUWPOORT
 GILLON D. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GODDYN M. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE
 GOUSSAERT F. Kapitaine-ter-zee IMM - ZAVENTEM
 GREGOIRE C. - WATERLOO
 HACHA Ch. - HERENT
 HAP V. Fregatkapitein SBH - ASSEBROEK
 HEDONT M. - CUESMES
 HEEREN G. Kapitaine-ter-zee - BRUGGE
 HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS CH. Luitenant-ter-zee - WILRIJK (ANTWERPEN)
 HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENRARD D. 1er quartier-maître-chef - BRUGGE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERRLING R. - OOSTENDE
 HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 HOFMAN M. Kapitaine-ter-zee - OOSTENDE
 HOLSBOER J. - BRUXELLES
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
 HORION G. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVES STE. MARIE
 HOSDAIN J.-P. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE

HOUZEAU DE LEHAIE C. Lieutenant de vaisseau de 1^{re} classe honoraire (R) - MONS
HUGET P. Kapitein-ter-zee (R) - ITTERBEEK
HUYGHE M. - ANTWERPEN
HYUYSMAN H. Capitaine de corvette RHr - ERWETEGEM
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACQUES B. - OUDERGEM
JANDA M. 1ste Kwartiermeester-chef - LOMBARDIJDE
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
JANSSENS P. Luitenant-ter-zee 1^{re} klasse (R) - KAPELLEN
JAUBIN J. 1ste Luitenant (b.d.) - BRUSSEL
JONCKHEERE R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
KARPEZ M. Oppermeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
KEVERS A.-M. - GOOK
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LABATH C. - BREDENE
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
LE HARDY DE BEAULIEU J.L. Vicomte - GOSSELIES
LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
LEULIER J. Capitaine de frégate (R) - TOURNAI
LIPPEVELD L. Matroos milicien - ANTWERPEN
LOCMANT D. Lieutenant de vaisseau de 1^{re} classe (e.r.) - PERUWELZ
LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
MAENHOUT L. Luitenant-ter-zee 1^{re} klasse (b.d.) - AALST
MAES F. Erefregatkapitein - BRASSCHAAT
MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
MAERTENS R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BREDENE
MANDERLIER P. Capitaine de corvette BAM - GENT
MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
MASQUELIN J.-J. - BRUXELLES
MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
MATTON R. - OOSTENDE
MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
MEULEMANS - GEEL
MEYERS P. Eerste-meester-chef (b.d.) - DE PANNE
MICHEL P. - VIESVILLE
MICHELENS M. Ere Eerste Meester-chef - ST. ANDRIES
MICHIELSENS P. Erefregatkapitein - HOBOKEN
MORRIS J. Lieutenant de vaisseau de 1^{re} classe (e.r.) - SIJSELE
NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT KEMPEN - GEEL
NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
OTTRICH B. - BLANKENBERGE
OTTO R. Korvetkapitein - BREDENE
PARIS Th. Capitaine de corvette - WOLUWE-ST. PIERRE
PAUWELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
PEARSE M. - BRUGGE
PEDE R. Oppermeester-chef (b.d.) - EREMBODEGEM
PEIFFER M. - TEMSE
PELS A KTLO - ANTWERPEN
^(†) **PERMENTIER-SCHALTIN F.** Luitenant-ter-zee 1^{re} klasse (b.d.) - AALST
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
PIETTE R. Maître Principal Chef (e.r.) - OOSTENDE
PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
PIRLET D. Enseigne de vaisseau (R) - BASTOGNE
PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
POULLET E. Vice-amiral (b.d.) - SINT-KRUIS
PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1^{re} klasse (b.d.) - OOSTENDE
PYNOO J.-T. Kapitein-ter-zee - WAREGEM
QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - SNELLEGEM
RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARRON
RASQUIN R. - BRUXELLES
RENOZ G. - DURBUY
REYNIERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
RIJCKAERT C. Kapitein-ter-zee - WILRIJK
ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee SBH - BAARDEGEM
ROOVERS O. Oppermeester (b.d.) - HOBOKEN
ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
RUBBENS H. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
SABBE M. 1ste Meester-chef - LEFFINGE
SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau BEM - BRUGGE
SAUWEN J. - BRUXELLES

SCHRAM F. Fregatkapitein (R) - MORTSEL
SCHLEUSNER S. - BRUSSEL
SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
SEYNAEVE C. 1^{re} Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
SMET R. Professor KTLO - KAPELLEN
SOETENS Y. Capitaine de frégate (e.r.) - OOSTENDE
SOETEMANS M. Luitenant-ter-zee eerste klasse (b.d.) - ZEEBRUGGE
SONVIL N. Premier maître-chef (b.d.) - ANDERLECHT
STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
STEVENS-DEWILDE J.CI. - SINT IDESBALD
STIENNON D. Maître-chef - HEIST-AAN-ZEE
STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-STEVENS-WOLUWE
STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
SURMONT J. Korvetkapitein - VLISSEGEM
SUYS S. Korvetkapitein SBH - ASSEBROEK
TABURY L. Maître Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
TAS J. - WAASMUNSTER
T FELT J.P. - SINT-MARTENS-LATEM
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
THIENPOND T. - OOSTENDE
TRUYENS L.-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
VALCKE L 1ste Kwartiermeester-chef - MALDEGEM
VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
VAN BRANDE F. 1e Maître Chef - WATERLOO
VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB (b.d.) - GENT
VAN CLEVEN M. Korvetkapitein - DEERLIJK
VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) - BREDENE
VAN DE WALLE B. Fregatkapitein (R) - CONCARNEAU
VAN DEN BOSSCHE P. Matroos Milicien - MECHELEN
VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
VAN DEN BROELE E. Luitenant-ter-zee (R) - LOKEREN
VAN DEN BULCK P. Kapitein-ter-zee (R) - ANTWERPEN
VAN DEN STEEN L. Capitaine de corvette - GANSHOREN
VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1^{re} klasse (R) - MECHELEN
VAN DER BIEST C. - ICHTEGEM
VAN DURME M. Meester-chef - EEKLO
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1^{re} klasse (R) - ANTWERPEN
VAN IMSCOOT J. Fregatkapitein (b.d.) - GISTEL
VAN NECK D. - AALST
VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
VAN RAEMDONCK E. Korvetkapitein (R) - WEVELGEM
VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
VAN SPRANG J. - GENT
VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
VANDEN BOGAERDE L. - SINT-AMANDSBERG
VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee - DE HAAN
VANDENDAELEN M. Capitaine de frégate (R) - WOLUWE-SAIN-LAMBERT
VANDERBEKEN C. Capitaine de frégate (R) - ITTERBEEK
VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
VANDERWAL J. - OOSTENDE
VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LE-TILLEUL
VANLBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE
VERELST J.P. Fregatkapitein (R) - WEMMEL
VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN MORTSEL
VERHELST L. Eerste-meester-chef - SINT-ANDRIES
VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - SCHAERBEEK
VERRIEST H. - OOSTKAMP
VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee 1^{re} klasse (R) - ANTWERPEN
VERVACK M. - OOSTENDE
VERVENNE R. - LAARNE
VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
VOITH TURBO SA - BRUXELLES
VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
VOSS M. - WELKENRAEDT
VYNCKE W. Ere-Fregatkapitein - OOSTENDE
WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
WERQUIN R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
WOUTERS C. - BRUGGE
WOUTERS M. - BREDENE
YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE



Partner van de Marines wereldwijd

– Verhoging van de doeltreffendheid van de missies

Marines moeten gezamenlijke operaties kunnen uitvoeren om de bedreigingen van vandaag en morgen te bekampen. Als leidend systeem integrator, bieden en ondersteunen we intelligente oplossingen voor maritieme oorlogvoering, gecentraliseerd netwerk operaties en maritieme veiligheid.

EADS Defence & Security – De toekomst in netwerken

Partenaire des Marines du monde entier

– Augmentation de l'efficacité des missions

Les Marines ont besoin d'effectuer des opérations communes pour combattre les menaces d'aujourd'hui et de demain. Comme leading intégrateur de systèmes, nous fournissons et supportons des solutions intelligentes pour la guerre navale, les opérations réseau - centré et la sécurité maritime.

EADS Defence & Security – Le futur en réseau

EADS Defence & Security Systems Belgium NV | Siemenslaan 16 | B-8020 Oostkamp
Phone: +32 (0) 50.831-802 | Fax: +32 (0) 50.831-803 | www.eds.com



 **EADS**
DEFENCE
& SECURITY